

Vasúti közlekedés

2004. július 1.

Készítette: Szabó Kata
szociológia szak
III. évfolyam

Bevezető

„A világszerte emelkedő életszínvonal a mobilitás és az áruszállítási igények növekedését eredményezi. A közlekedés a modern gazdaságok egyik kulcsfontosságú eleme, a gazdasági fejlődésnek alapvető feltétele, az emberek számára szabadságot, javuló életminőséget biztosít. Ugyanakkor a közlekedés környezeti károkat okoz, emberi életet és egészséget veszélyeztetet.”

(Magyar közlekedéspolitika 2003-2015, tervezet)

A vasúti közlekedés szintén kulcsfontosságú volt és maradt az emberiség számára. Megjelenését az ipari forradalom kibontakozásával tehetjük egy időpontra. Forradalmi változást hozott mind az árú, mind a személyszállítás terén. Hiszen az emberiség képessé vált egyre gyorsabban, egyre messzebb távra eljutni és egyre nagyobb rakományt szállítani. Elektronizálása következtében mára a legkörnyezetkímélőbb közlekedési eszközzé vált.

A vasút története (A dolgozat ezen része Dr. Czére Béla: *Közlekedésünk tegnap és ma* című művének segítségével készült, az adatok is ebből a műből származnak – a vasút történeti háttérének bemutatását mindenképpen fontosnak tartottam.)

A 19. századot sokan a „vasút évszázadának” nevezték, mert a közlekedés eszközei közül a vasút fejlődése haladt a közlekedési forradalom élén, és gyakorolta a legnagyobb hatást a társadalmi-gazdasági élet átformálására.

Magyarországon a reformkorszakot az 1825-27. évi pozsonyi országgyűléstől számíthatjuk – itt fogalmazódtak meg először az elmaradott magyarországi helyzet javítása érdekében tett lépések. Ekkor tett törvényhozásunk először említést a vasutakról, valamint megfogalmazott egy igen fontos elvet is: *„azt, hogy a díjfizetés mindenki számára kötelező, aki a közlekedési létesítményeket használja, áttörve ezzel a nemesség ősi jogait. A bizottság kijelölte azt a 12 fő útvonalat, amelyet közútként teljesen ki kell építeni. Ezeket később az első vasúti törvényünk javaslata vasútvonalakká jelölte ki. Bár a javaslatból nem lett törvény, de ez az országgyűlés jelentős lendületet adott a hazai közlekedésügyi fejlődésnek.”*¹

Az első vasút lóvasút volt. *„A pályatestet fából készült, a terep adottságai szerint változó magasságú bakokra erősített gerenda alkotta; ennek két szélére pallókat erősítettek, amelynek éleire fektették a kovácsoltvas rudakat. Ezen futott a négykerekű kocsiszerkezet, amely rudakból készült. Ennek két oldalán függesztették fel az ún. kocsi-kasokat. A vontató ló a pálya mellett, a terepen haladt.”*²

Az első lóvasút a Pozsony - Nagyszombat Első Magyar Vasúttársaság égisze alatt Pozsony és Nagyszombat között valósult meg hazánkban, teljes hosszában 1846-tól.

¹ Dr. Czére Béla: *Közlekedésünk tegnap és ma*

² Dr. Czére *ib. id.*

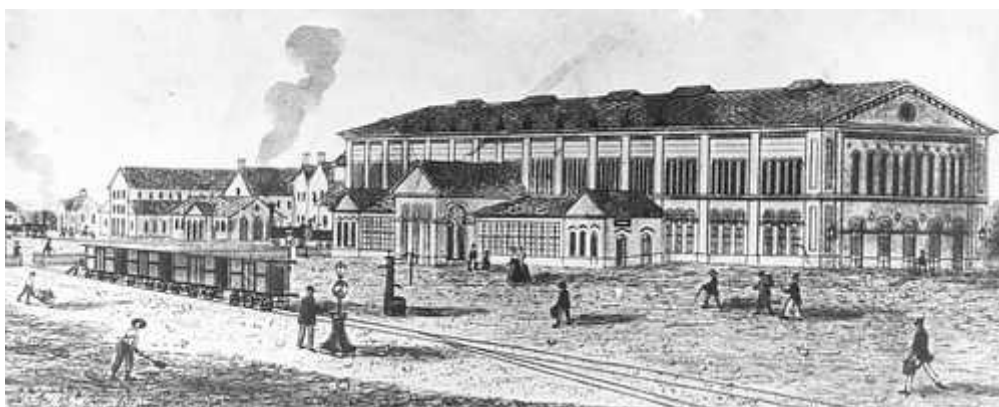


Korábban, 1827-ben még csak egy rövidke vonal valósult meg Pesttől Kőbányáig 7,6 km hosszan, kifejezetten próbavasútként. Ez azonban nem bizonyult életképesnek – műszaki hibákkal bajlódott és nem volt nagy forgalma. 1828 tavaszán megszüntették.

A vasút fejlődésének következő fontos állomása az 1832-36. évi pozsonyi országgyűlés volt, amely megalkotta az első magyar vasúti törvényt, az 1836. évi XXV. törvénycikket.

„A törvény kimondta, hogy a szállítási díjak fizetése alól a rendi kiváltság nem mentesít. Állást foglalt a magánvállalkozás mellett, kimondta a kisajátítás elvét, és az 1825-27. évi országgyűlési bizottság által javasolt 12 fő útvonalat kiegészítette egy 13. útvonallal, amely a magyar tengerpartokig vezet.”³

Az első gőzüzemű vasút, Magyar Középponti Vasúti Társaság néven 1846. július 15-én nyitotta meg pest-váci szakaszát. Ezzel Magyarország is belépett a gőzüzemű vasúttal rendelkező országok sorába - Európában a 11. államként. A Pesti pályaudvara a mai Nyugati pályaudvar helyén épült meg.



Mindezek után a fejlődés igen gyorsan haladt: 1847. szeptember 1-én nyílt meg a Pest - Szolnoki vonal, 1848. szeptember 20-án pedig a Pozsony - Marcheggi vonalszakasz. Ugyanebben az évben augusztus 20-án Sopron vasúti összeköttetést kapott Kitzbühel-fal. A további vonalépítéseket a szabadságharc megzavarta.

„Kossuth a közlekedés fejlesztését államköltségen és a közteherviselés teljes érvényesítése mellett kívánta megoldani Az osztrák közvetítő kereskedelem kikapcsolása és a magyar áruknak a világpiacra jutása érdekében a legfontosabb feladat Fiume, a magyar tengeri kikötő fejlesztése, illetve a gyors és olcsó megközelítés megteremtése. Híressé vált jelszava: 'Tengerhez magyar!' is ezt fejezte ki.”⁴

Terve az 1847-48. évi országgyűlésen Széchenyi éles ellenzésével találkozott, aki saját tervében a tengerhez vezető vasútvonalat másként kívánta megoldani. 1848-ban jelent meg „Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről” című műve, melyben kifejtette gondolatait: „a közlekedési hálózat sarkalatos alapelve, hogy középpontja Buda-Pest, az

³ Dr. Czére ib. id.

⁴ Dr. Czére ib. id.

ország fővárosa, ahonnan a vasúti fővonalaknak sugarasan kell szétágazniuk. A „Javaslat” 4 fővonalat, 4 mellékvonalat és 4 szárnyvonalat (összesen 1884 km) irányoz elő.”⁵

Mint az ma jól látható nagy befolyást gyakorolt a magyar vasúthálózat későbbi fejlődésére, Budapest központi jelegének kialakulására. A „Javaslat - ot” az országgyűlés elfogadta és az 1848. évi XXX. törvénycikként törvényerőre emelte. Ennek megvalósulását is a szabadságharc akadályozta meg. A magyarországi közlekedési hálózat kiépítése 1867-ig az összbirodalmi hálózat részeként, Bécs központtal történt. Ausztriában kezdetben az államvasúti rendszer mellett foglaltak állást, így a magánvasutakat államosították. Majd 1855-től, a vasútépítés anyagi terhei miatt a kormány az államvasutakat eladta – újra magánvasúti rendszer bontakozott ki, természetesen Magyarországon is.

„Az 1855-56-os években Magyarországon három nagy magánvasúti társaság szerzett döntő gazdasági pozíciót. A Rotschild bankház pénzcsoportjáié volt az Osztrák Államvaspálya Társaság (OÁT), amelynek vonalhálózata északkeletről délnyugati irányban, Marchegg-től Bázsiáig terjedt. A Déli Vaspálya Társaság - osztrák, francia és magyar tőkések kezében - a magyar fővárost és a Dunántúlt az osztrák alpesi tartományokkal és Olaszországgal kötötte össze. A Tiszavidéki Vaspálya Társaság hálózata az ország északkeleti részén foltszerűen terült el, kizárólag magyar területen.”⁶

A kiegyezési után a kormány vasútpolitikájában a vegyes rendszer mellett foglalt állást – egyaránt szorgalmazta állami és magánvasutak meglétét. Ekkor alakult meg a Magyar Államvasutak (MÁV). Majd Baross Gábor közlekedési miniszter ideje alatt ismét végbe ment egy céltudatos államosítási politika. *„Ő tette jól működő, jövedelmező, hatalmas állami üzemmé a MÁV-ot. Nevéhez fűződik a zónatarifa, mely egy-egy távolsági zónára egységes menetdíjat állapítva meg, lényegesen olcsóbbá tette a vasúti utazást. Sikerült is a személyforgalmat kb. hatszorosára növelnie.”⁷*

1889-91 között újabb államosítási hullám zajlott le. A jelentősebb vasutak közül csak a Déli Vasúttársaság, a Kassa-Oderbergi Vasút és a Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút (utóbbi máig) maradt meg magánvasútként.

1901-ig gőzmotorkocsikat majd 1902-től benzinmotorkocsikat használtak. A hazai nagyvasutak villamosítását Kandó Kálmán, *„a váltakozó áramú villamosítás világhírű úttörője”⁸* vetette fel. 1911-ben nyílt meg a Rákospalota-Veresegyház-Vác-Gödöllő közötti helyi érdekű villamosvasút. E kezdeti eredmények azonban a gőzüzem fölényét akkor még nem érintették.

A századforduló után a hazai vasutakon az utasok száma 68-szorosára, a szállított tonnamennyiség a 25-szörösére nőtt. A vasút vált a távolsági személy- és áruforgalom általánosan használt eszközévé.

Mai helyzet

„A mobilitás növekedése ma már világjelenség. A növekvő életszínvonal a helyváltoztatási igények fejlődését eredményezi. A jól működő közlekedés a gazdaság fejlődésének alapvető feltétele, az emberek számára mozgásszabadságot, bővülő kínálatot, javuló életminőséget biztosít.”⁹

(Magyar közlekedéspolitika 2003-2015, tervezet)

⁵ Dr. Czére ib. id.

⁶ Dr. Czére ib. id.

⁷ Dr. Czére ib. id.

⁸ Dr. Czére ib. id.

⁹ Magyar közlekedéspolitika 2003-2015, tervezet

Egyre globalizálódó világunkban a közlekedés mára kontinenseket, országokat valamint régiókat köt össze. Ebből a fejlődésből Magyarország sem marad ki, bekapcsolódik Európa és a világ „vérkeringésébe”. A közlekedés önmagában is „globális rendszernek” tekinthető, hiszen ezek a folyamatok a határoknál nem állnak meg. Magyarország EU csatlakozásakor különös hangsúlyt kapott az a tény is, hogy a közlekedés az Európai Unió négy alapelvéből háromnak, az emberek, áruk, és szolgáltatások szabad áramlásának nélkülözhetetlen feltételeit teremti meg. A Maastrichti Szerződés megerősítette a közlekedéspolitika politikai, intézményes és költségvetési alapjait valamint tartalmazta a transz-európai hálózat koncepcióját. Létrehozásához jelentős közösségi anyagi források állnak segítségére. A közös közlekedéspolitika jövőbeni fejlesztéséről a Bizottság első Fehér Könyve 1992. decemberében jelent meg. Alapelve a közlekedési piac megnyitása volt. Első eredményeiről elmondható, hogy a fogyasztói árak jelentősen csökkentek, míg a szolgáltatás színvonala emelkedett, a választék bővült. Új modern műszaki eljárásokat fejlesztettek ki – például a transz-európai nagysebességű vasúthálózat és a Galileo műholdas navigációs program – ám ez a technika egyelőre csak nagyobb anyagi tőkével rendelkező országok számára érhető el.

Magyar és európai viszonyok, valamint a vasút „újjaélesztése”

Napjainkban, a magyar közlekedés fejlettsége - az általános gazdasági fejlettségünkhöz hasonlóan - elmarad az Európai Unió átlagától. Az elmúlt tíz év során kiderült, hogy a jó minőségű gyorsforgalmi utak, a nagyteljesítményű vasút, a magas szolgáltatási színvonalú légi közlekedés, valamint az ipari-mezőgazdasági alapanyagoknál az olcsó belvízi szállítás lehetősége az egyik legfontosabb alapfeltétele az ipari, kereskedelmi, logisztikai üzemek, telephelyek kiválasztásának. Ezen ipari központok jelentősége azért oly nagy, mert erőteljes lökést adhatnak hazánk gazdasági fejlődésének.

„Magyarország gazdasági fejlődésében, nemzetközi versenyképességének növekedésében a közlekedés az egyik legmeghatározóbb tényezővé vált.”¹⁰

A magyar háztartások jövedelmük közel ötödét költik ma a közlekedéssel kapcsolatos kiadásokra. Bár a szocialista rendszer idejéből a vasút használatára ösztönző közlekedési rendszert örököltünk, az egyes közlekedési módok teljesítményének egymáshoz viszonyított aránya az 1990-es évek óta határozottan a közúti közlekedés javára módosult. 1990 és 1998 között a közúti szállítás teljesítménye 19,4%-kal nőtt, míg a vasúti szállításé - ugyanebben az időszakban - 43,5%-kal csökkent, nemcsak Magyarországon, hanem a kontinensen is. Amíg Európában hanyatlott, addig az Amerikai Egyesült Államokban virágzott a vasúti szállítás, mert a vasúttársaságok képesek voltak az ipar igényeinek kielégítésére. Az Európai Unióban jelenleg tapasztalt 8%-hoz képest az Amerikai Egyesült Államokban az összes áruszállítási teljesítményből 40%-os a vasúti szállítás részesedése, ami azt mutatja, hogy a vasút hanyatlása nem feltétlenül elkerülhetetlen.¹¹

A magyar hanyatlási folyamatok okaiként sok tényező sorolható fel. Ezek közé tartozik a rendszerváltás következtében kialakult a korábbinál is nagyobb társadalmi távolság az egyes rétegek között – a korábbi állami beavatkozás és a redisztribúció által tudatosan fenntartott egyenlőségre való törekvés a társadalom tagjai között mára teljesen eltűnt, melynek következtében megjelent egy még gazdagabb, magasabb társadalmi réteg. E csoportba tartozó személyek immár önmaguktól, az állami újraelosztás befolyása nélkül vásárolhattak gépkocsit vagy gépkocsikat. A vasfüggöny leomlása lehetőséget teremtett egyre jobb, kényelmesebb, biztonságosabb nyugati autók országba áramlására is – ami még inkább felkeltette irántuk az érdeklődést. Emellett a kisebb és olcsóbb nyugati vagy japán autók megjelenésével középosztályunk jelentős része számára is magadatott az a lehetőség, hogy elfogadható áron tudjon gépkocsit vásárolni. A hagyományos vasút mára

¹⁰ Magyar közlekedéspolitika ib. id.

¹¹ A számadatok forrása az Európai Közösségek Bizottsága: Fehér Könyv

megmaradt a szegényebb, idősebb vagy éppen fiatalabb (diákok), de mindenképpen kevesebb anyagi tőkével rendelkező rétegek utazó eszközeként. Némi változást az Intercity, Intercity Rapid, Interpici, Eurocity, Euronight típusú, helyjegyes, légkondicionált, általában hazánkat külföldi városokkal összekötő, vagy Magyarországon belül nagyobb megyeszékhelyeket kiszolgáló utazási lehetőségek hoztak, melyek megszólították a főként gazdagabb társadalmi rétegeket is. Ma már egyre többen használják egy-egy üzleti tárgyalásra igyekezve. „A vasút ellentéteket testesít meg: egyszerre ósdi és korszerű.”¹² Egyrészt vannak a fentebb említett gyorsabb és kényelmesebb vasúthálózatok, amelyek nagyobb állomások utasait szolgálják ki, másrészt működnek „özönvíz előtti áruszállító szolgáltatások és elaggott elővárosi vonalak a kapacitás kimerülés határán”,¹³ ahol az ingázók túlszűfolt vonatokba préselődnek, amelyek gyakran késnek. Emellett ezekre a vagonokra jellemző, hogy gyakran túlságosan „lelakottak”, piszkosak, télen gyakran fűtési problémákkal küzdenek. Ez természetesen nem egyedül a vasutat üzemeltető cég hibája, legalábbis az első két körülmény esetében. Ezzel szemben nyáron – csúcsgyörgalom idején – gyakran nem elég a rendelkezésre álló vagonkapacitás. Ez gyakran azonban nem csak nyáron probléma, hiszen a szokásos pénteki, vasárnapi és ünnepnap csúc s sorozatosan hasonló jelenségeket produkál. Az ember, ha sokat utazott már vonaton – én ezek közé tartozom békés megyei állandó lakhellyel és diákstátusszal rendelkezve – megszokhatja, vagy lázadhat. Bár az utóbbival a többség tapasztalatai alapján nem ér el semmit. A szolgáltatás színvonala ma Magyarországon talán csak az Intercity jellegű vonatokon kielégítő. A vasút mára leküzdötte kezdeti botladozásait – egy-egy helyjegy több embernek való sorozatos eladását, légkondicionáló problémáit – ami nyáron 30 fok felett, nem kinyitató ablakokkal egészen elviselhetetlen volt – számolva azzal is, hogy ezért még plusz pénzt is fizetünk és évről évre egyre többet. Éppen ez az utolsó „hátránya” – a pénz az, ami miatt sokan inkább megmaradnak a tömött vagonok szintjén. Emellett elsősorban hosszú távú utazások során érdemes igénybe venni ritka, nagyobb városi megállóhelyei miatt – bár egy-egy vonalon már nem sokban különbözik a gyorsvonatoktól. Sokak számára ez okból kifolyólag ne vehető igénybe, hiszen két állomás közötti kisebb településen szeretnének leszállni.

További eltávolodást jelenthetett a vasúttól, annak kötöttpályás jellege. Az autóval ellentétben, nem jutunk vele háztól-házig. És sok csomag esetén ez mindenképpen hátrányt jelent. Tehervonatok esetében is fennáll ugyanez a probléma – ha ugyanis a cég telephelye messzebb van az állomástól még jelentős anyagi kiadásokba kerül a szerelvényről való lepakolás, szállítás és újbóli kikapolás. Befolyásoló tényező lehet továbbá hazánk egyközpontú vasúthálózata is. Ez azonban nem szándékosan épült így. A második világháborúból vesztes félként kikerülve nem „mondhattuk meg” mit szeretnénk. A trianoni béke alapján elvesztettük az ország területének jelentős részét, vasúthálózatunkkal együtt. Nagyobb vasúti csomópontjaink, mint például Pozsony, Arad, mind határon túl rekedtek. Ma már hiába jutnánk el gyorsabban egy-egy magyar városba akár külföldi átszállással is – annak magasabb árai miatt ezt nem használjuk. Néha kénytelenek vagyunk vasúton sokszor annyit utazni, mint amit valójában kellene. Például nehéz Békéscsabáról eljutni Debrecenbe, Miskolcra vagy akár Nyíregyházára anélkül, hogy az ember, ha Pestig nem is, de Szolnokig mindenképpen elutazzon. Jelentős idővesztéssel és többszörös átszállással és pénzkifizetéssel jár.

Sok helyen még mindig gondot okoz a villamosítás hiánya, pedig adott vonalszakasznak lehet jelentős mellékvonal jellege is – gondolok itt Békéscsaba Szeged kapcsolatára. Bár Szeged lényegesebben közelebb van mint Budapest, mégis néha ugyanannyi időt vesz igénybe az egyik városból a másikba való átjutás, mintha Pestre utazna az ember. Jelentős vonal jellegét azért kockáztatok neki adni, mivel a két város lakói között szoros rokonsági, üzleti kapcsolatok vannak és minden egyes vasárnap délután nagy számú diákserreg indul az „egyetemi városba”. Valamint azt sem szabad elfelejteni, hogy a régiósítás következtében a két megye még jobban össze lesz kapcsolva, hiszen Szeged lesz a régió

¹² Az Európai Közösségek Bizottsága: Fehér Könyv

¹³ Az Európai Közösségek ib. id.

központ. Ennek ellenére vasúti közlekedésük megoldatlan. Ma egyedül plusz pénz kifizetése mellett Interpicin lehet másfél óra alatt a távot megtenni. Rendes gyors vagy sebes vonattal ez két és fél, három órába is kerülhet. Gondot jelent itt is és valószínűleg másutt is (például nyári csúc szezonban a Balaton körül) az egypályás jelleg. Két állomás között egyszerre egy vonat haladhat – így sok idő megy el az esetleges késlekedő vonatra való várakozással, mert addig semmiképpen ne lehet továbbhaladni.

Ez utóbbi probléma a tehervonatoknál is rendszeres, csak nekik még azzal a hátránnyal is számolniuk kell, hogy a személyvonatok, mindig minden helyzetben elsőbbséget élveznek velük szembe – ami sok vállalkozó kedvét veszi el a vasúti szállítástól. Hiszen ennek következtében hosszabb lesz a megteendő táv ideje, mint amennyi valójában lenne.

Mindenképp ösztönzően hatna a fejlődésre az üzemeltetők közötti verseny kialakulása a vasutak piacán. Nyugaton egyre több cég hoz létre önálló vasút vállalatot áruinak szállítására. Például Svédországban az IKEA. Jelenleg termékeinek 18%-át szállítják vasúton, de a cég tervei közé tartozik, hogy 2006-ra ezt az arányt 40%-ra emelje, ami számításaik szerint mintegy 500 vonatra fele meg hetente.

A vasút mellett szól az is, hogy mindig is biztonságosabb volt a közútnál. Ezt tükrözik a biztonsági statisztikák is. A vasút esetében a balesetek halálos áldozatainak száma 1970. évi 381-ről 1996-ban 93-ra esett vissza, ugyanakkor, amikor a közutakon mintegy 43500 haláleset történt.¹⁴

Összességében elmondható, hogy az újjáélesztés egyik alapfeltétele mindenképpen az, hogy az európai vasúthálózat nyitottá váljon. Ennek érdekében tett lépéseket elsősorban az Európai Parlament. Cél, hogy az ágazat mindenképpen versenyképesebb legyen, mint más szállító eszközök piacai. Bár mind személy, mind teherszállítás területén a vasút lassabb, mint más közlekedési – teherszállítási eszköz, árai mégis jóval kedvezőbbek, és a legnagyobb tömegű személy és áruforgalmat tudja szállítani a legkörnyezetkímélőbbben. Ezen megfontolások alapján mindenképp a „vasúté a jövő”. Bár addig még jelentős fejlesztéseknek kell végbemennie

Irodalomjegyzék

- Dr. Czére Béla: Közlekedésünk tegnap és ma
- Az Európai Közösségek Bizottsága: Fehér Könyv
Európai közlekedéspolitika 2010-ig: itt az idő dönten
- Frisnyák Zsuzsa: A magyarországi közlekedés krónikája (1750-2000)
A vasút fénykora (1891-1919) – kronológia
- Magyar Közlekedéspolitika 2003-2015 tervezet
Budapest, 2003. március

¹⁴ Az adatok az Európai Közösségek Bizottsága: Fehér Könyv-éből származnak