

2006 - 10 - 30

Közlekedés- tudományi Szemle

2006 OKT 30.

szücs

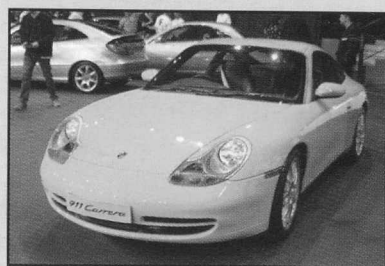


10. 2006

OKTÓBER
LVI. ÉVFOLYAM



**A légiiparban
történt változások
az elmúlt évek
során**



**A belvízi
áru fuvarozás új
szabályai**



**2006-ban jubiláló
magyar vasútvonalak**





KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI SZEMLE

a Közlekedéstudományi Egyesület tudományos folyóirata
 VERKEHRSWISSENSCHAFTLICHE RUNDSCHAU
 Zeitschrift des Ungarischen Vereins für Verkehrswissenschaft
 REVUE DE LA SCIENCE DES TRANSPORTS
 Revue de la Société Scientifique Hongroise des Transports
 SCIENTIFIC REVIEW OF TRANSPORT

Monthly of the Hungarian Society for Transport Sciences

A lap megjelenését támogatják:

ÁLLAMI AUTÓPÁLYA KEZELŐ Rt., ÉPÍTÉSI
 FEJLŐDÉSÉRT ALAPÍTVÁNY, FUVAROS TANODA BT,
 GySEV, HUNGAROCONTROL, KÖZLEKEDÉSI
 FŐFELÜGYELET, KÖZLEKEDÉSI MÚZEUM,
 KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI INTÉZET, MAHART
 PassNave SZEMÉLYSZÁLLÍTÁSI Rt., MAHART
 SZABADKIKÖTŐ, MÁV (fő támogató), MÉSZÁROS ÉS
 TÁRSA HAJÓMÉRNÖKI IRODA, MTEsz., PIRATE BT.,
 STRABAG Építő Rt., UKIG, UVATERV,
 VOLÁN vállalatok közül: ALBA, BAKONY, BALATON,
 BORSOD, GEMENC, HAJDU, HATVANI, JÁSZKUN,
 KAPOS, KISALFÖLD, KÖRÖS, KUNSÁG, MÁTRA,
 NÓGRÁD, SOMLÓ, SZABOLCS, TISZA, VASI, VÉRTES,
 ZALA, VOLÁN EGYESÜLÉS, VOLÁNBUSZ,
 WABERER'S HOLDING LOGISZTIKAI RT.

Megjelenik havonta

Szerkesztőbizottság:

Dr. Udvari László	elnök
Dr. Ivány Árpád	főszerkesztő
Hüttl Pál	szerkesztő

A szerkesztőbizottság tagjai:

Dr. Békési István, Bretz Gyula, Dr. Czére Béla, Domokos Ádám,
 Dr. habil. Gáspár László, Dr. Hársvölgyi Katalin, Horváth László,
 Mészáros Tibor, Dr. Menich Péter, Mudra István, Nagy Attila,
 Nagy Zoltán, Saslics Elemér, Tánczos Lászlóné Dr., Tóth Andor,
 Dr. Tóth László, Varga Csaba, Winkler Csaba, Dr. Zahumenszky
 József

A szerkesztőség címe: 1146 Budapest, Városligeti krt. 11.

Tel.: 273-3840/19; Fax: 353-2005; E-mail: info.kte@mtesz.hu

Kiadja, a nyomdai előkészítést és kivitelezést végzi:

KÖZLEKEDÉSI DOKUMENTÁCIÓS Kft.

1073 Budapest, Dob u. 110. Tel./Fax: 322 22 40

Igazgató: NAGY ZOLTÁN

www.kozdok.hu

Terjeszti a Magyar Posta Rt. Üzleti és Logisztikai Központ

(ÜLK). Előfizethető a hírlapkézbesítőknél és a

Hírlapelőfizetési Irodában (Budapest, XIII. Lehel u. 10/a.

Levélcím: HELIR, Budapest 1900), ezen kívül Budapesten a

Magyar Posta Rt. Levél és Hírlapüzletági Igazgatósága

kerületi ügyfélszolgálati irodáin, vidéken a postahivatalokban.

Egy szám ára 460,- Ft, egy évre 5520,- Ft.

Külföldön terjeszti a Kultúra Külkereskedelmi Vállalat

1389 Bp., Pf. 149.

Publishing House of International Organisation of Journalist

INTERPRESS,

H-1075 Budapest, Károly krt. 11.

Phone: (36-1) 122-1271 Tx: IPKH. 22-5080

HUNGEXPO Advertising Agency, H-1441 Budapest, P.O.Box 44.

Phone: (36-1) 122-5008, Tx: 22-4525 bexpo

MH-Advertising, H-1818 Budapest

Phone: (36-1) 118-3640, Tx: mahir 22-5341

ISSN 0023 4362

Tartalom

- Szabó János*: A légiiparban történt változások az elmúlt évek során. . . 362
 A szerző a cikkben vizsgálja, hogy a légiiparban bekövetkezett változások milyen hatással vannak a légi járművek üzemeltetési engedélyeinek kiadására, a hatóságok engedélyezési és felügyeleti szerepe hogyan változott meg az EU harmonizációs törekvése következtében.
- Dr. Vass Ödön*: A belvízi árufuvarozás új szabályai 369
 A szerző ismerteti a belvízi árufuvarozási szerződésről szóló Budapesti Egyezmény (CMNI) hatálybalépésével a belvízi árufuvarozásban bekövetkezett egyes fontosabb változásokat és összeveti azokat a hatályon kívül helyezett Hajózási Árufuvarozási Szabályzat, valamint a dunai hajózási vállalatok által, az un. bratislavai megállapodások keretében elfogadott és alkalmazott, a dunai nemzetközi árufuvarozás általános feltételei (DÁV) rendelkezéseivel.
- Dr. Horváth Ferenc*: 2006-ban jubiláló magyar vasútvonalak. . . 375
 A szerző a cikkben ismerteti és képekben is bemutatja a 2006-ban 150., 125. és 100. éves jubileumukat ünneplő magyar vasútvonalakat.
- Varga Károly*: Beszámoló az „Automobil 2005 járműipari szakkiallítás“-ról. 388
 A szerző a BNV területén rendezett „Automobil 2005 járműipari szakkiallítás“-on bemutatott személyautókat, a gyártókat, a forgalmazó cégeket ismerteti, bemutatva 15 személygépkocsi fényképét is.

Szerzőink:

Szabó János okl. gépészmérnök, okl. gazdasági mérnök, a Polgári Légiközlekedési Hatóság üzemeltetési felügyelője; *Dr. Vass Ödön* nyugalmazott minisztériumi vezető főtanácsos, hajózási szakértő; *Dr. Horváth Ferenc* okl. közlekedési mérnök, okl. gazdasági mérnök, nyugalmazott MÁV mérnök-főtanácsos; *Varga Károly* nyugalmazott MÁV mérnök-főtanácsos.

**A lap egyes számai megvásárolhatók
 a Közlekedési Múzeumban
 Cím: 1146 Bp., Városligeti krt. 11.
 valamint a kiadónál
 1073 Budapest, Dob u. 110.
 Tel./Fax: 322-2240**

Szabó János

LÉGI KÖZLEKEDÉS

A légiiparban történt változások az elmúlt évek során

Bevezető

A rendszerváltás magával hozta, hogy az ipar bizonyos (talán mondhatom minden) területén átértékelődtek fogalmak, eljárások, meghatározások. Hozta ezt a hazai gazdasági struktúra megváltozása, a nemzetközi szervezetekkel való szorosabb együttműködés, az orosz dominancia megszűnése és nem utolsósorban a gazdaságok világméretű összefonódása.

A tanulmány célja, hogy áttekintse és összefoglalja a légiipar egy szűkebb részét az üzemeltetés, üzemeltetés területén bekövetkezett változásokat, annak pozitív és negatív hatásait a magyar gazdaságban. A szükséges fogalmakat pontosítsa a rendeletalkotási és hatósági felügyeleti tevékenységek során. Utalni bizonyos tendenciákra, amelyek a jövőben jelentősen befolyásolhatják a gazdaság alakulását, továbbá a tanulmányban foglalt ismeretek segítsenek eligazodni az egyre növekvő szabályozók bonyolult rendszerében.

Az ipar legjellemzőbb vállalkozása a légitársaság. Ezen keresztül tudjuk leginkább vizsgálni a változások folyamatát. Ez a vállalkozás tette hangsúlyossá a repülés biztonságán keresztül a szabályozás fontosságát a működéshez szükséges nemzetközi előírások létrehozását. Alapvetően két megközelítésben egyrészt *műszaki (technikai) vonatkozásban* ahol a légi jármű használatára (üzemeltetésére) történtek alapvető meghatározások. Ezt szabályozza az ICAO az Annex-ekben leírt követelmény rendszere és hason-

ló más szervezetek mint például a JAA által kialakított JAR-ok. Másrészt *kereskedelmi szempontból*, amelyet szabályozott és még szabályoz bizonyos mértékben napjainkban is az IATA, illetve a globalizált, liberalizált piac. Ez a kettő korábban jobban összefüggött és meghatározott szerepe volt a technikai résznek, napjainkban ez a két terület markánsan elkülönülni látszik.

A korai légiipar szerkezete a tárgyalás szempontjából röviden összefoglalva

Alapvetően állami szabályozásról beszélhettünk. *Állami vállalatok*: működésüket alapvetően a kormányzat által létesített alapító okiratuk határozata meg. *Költségvetésük*: egyrészt a tevékenységük által létrehozott bevételből, másrészt a központi költségvetésből biztosított keretből állt. A működésükhöz szükséges eljárásokat a kormányzat által meghatározott minisztérium illetékes (fő)osztálya felügyelte. Az eljárások nemzetközi szabványokhoz való harmonizálása (figyelése) a vállalat alapvető érdeke volt, amennyiben nemzetközi kapcsolati rendszerben működött. Ezáltal a vállalatnak általában nagyobb rátekintése, (jobb fizetett szakemberei) volt az ipar bizonyos területeire. A bevételek növelése, valamint bizonyos állami koncepcionális feltételek teljesülése – a felügyelet hiányossagai miatt – bizonyos szabálytalanságokat eredményezett.

Az engedélyek kiadásánál (bizonyos szubjektív kapcsolat rendszereket kihagyva) elsődle-

ges szempont a műszaki feltételek megléte, tehát az üzemképes, megfelelő karbantartással rendelkező technika volt. Ezen feltétel rendszer a technológiákban történt dinamikus fejlődése következtében már jelentős változásokat hozott. Egyik legjelentősebb a különböző időjárási jelenségek (köd, szélnyírás, pályaállapot) vonatkozásában történt. Nem beszélve a karbantartási folyamatoknak az üzemeltetés igényeihez történt igazításáról. Ezekre később visszatérek.

Ebben az időszakban (nagy) jelentőséggel bírt a nemzeti légitársaság (flag carrier) cím, mivel általában az rendelkező nemzetközi útvonal hálózattal és jogosultsággal. A két oldalú (bilaterális) légügyi szerződésekben meghatározott feltételek kedvezményezettje és részvevője. Ebből adódott, hogy egy országban, ahol csak egy légitársaság működött egy egész ágazatot testesített meg.

Történeti visszatekintés a régmúltba

A légitársaság korai „üzemi formái”

A „légitársaság” – korabeli megfogalmazása szerint – a légi forgalom olyan kereskedelmi vállalkozása, ahol a repülőeszköz tulajdonosa (üzemeltetője/bérlője) kereskedelmi kapacitásának felajánlásával bevételhez jut.

A teljesség igénye nélkül néhány gondolat e vállalkozások korai (1920/30-as évek) „üzemi formáiról”.

Legelterjedtebb forma a légi-forgalmi részvénytársaság volt. Ilyen vállalatok rendszeresen úgy alakultak, hogy bizonyos más (de jelentős részükben kapcsolódó ipari v. szolgáltatási területekről) gazdasági ágazatokban felhalmozódó tőke illetve banktőke segítségével, illetve valamely (megszállott) repülési szakember(ek) kezdeményezésére létrehozták, ahol az állam (légügyi kormányzat) a részvények jelentős részének át/meg/vételével, illetve hatósági szerepénél fogva, biztosítja beleszólását a társaság ügyvitelének minden részébe.

A másik üzemi forma az állami üzem. Ebben az esetben a légi forgalom teljesen állami kezelésben van, annak külső formája is állami üzem.

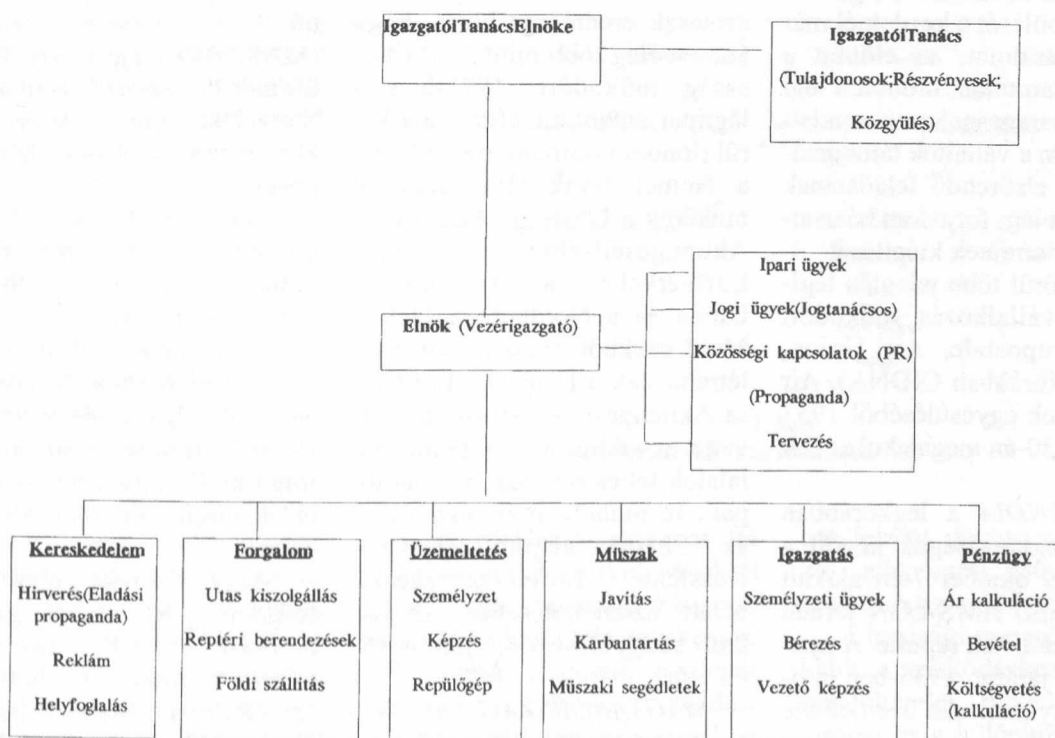
A légi forgalom sajátosságából (mármint a tőkeigénye és a megtérülési idő nagyon nagy) adódóan nem a legnyereségesebb üzleti vállalkozások közé tartozott, közületi támogatás nélkül való fenntartása nem éppen kifizetődő volt. Az üzemi formák természetének megfelelően ez a támogatás többféle lehet:

Részvénytársasági forma esetén az állam költségvetésének keretén belül bizonyos összegű támogatást ad a társaságnak. Ez a támogatás lehet fix, illetve változó mértékű, például a „lefutott” (repült) kilométerek után. Ezt nevezték járatí segélynek. Az ilyen nyílt támogatáson kívül gyakori volt a légiforgalmi vállalatok burkolt szubvencionálása is. Legtöbbször az államok saját számlájukra vásárolt gépeket bocsátottak a légiforgalmi társaság rendelkezésére, mely ily módon mentesült a beszerzési költségtől. A repülőterek építése és fenntartása, a légi forgalomhoz szükséges segítő berendezések, rádióállomások, időjelző szolgálat, javítóműhelyek, stb. építése és fenntartása, személyzetük fizetése rendszeresen az állam terhét képezte és a társaságok legtöbbször csupán névleges díjat fizettek e szolgáltatások igénybevételeért. A legtöbb állam mentesítette saját légitársaságát a társulati és forgalmi adók és fuvarozási illeték megfizetése alól, továbbá az összes légi fuvarozási vállalatok részére adómentes benzint engedélyezett.

A teljes állami üzem jellegű légi forgalomban az üzemi kiadásokat teljes egészükben az állami költségvetés terhére számolják el, míg az üzemi bevételek is teljes egészükben az államot illetik és elszámolásuk is ugyancsak az állami költségvetés megfelelő rovatában történt.

A korai (kifejezetten, illetve jelentős részben polgári) légitársaságok kialakulását, azaz kialakulásának végét 1920-30 évekre teszem. Egy légitársaság általános szervezeti felépítését mutatja be az 1. ábra, ahol, megtaláljuk mindazon elemeket, amelyek meghatároznak egy légitársaságot. Az elemek megtalálhatók mind a korai, mind napjaink légitársaságainál, csak bizonyos elemek jelentősége, súlya módosult. Míg a koraiaknál az üzemeltetési és műszaki rész volt a meghatározó, mind létszámban mindpedig jelentőségében, addig napjainkban a kereskedelem válik egyre inkább meghatározóvá.

Európa vezető államaiban a két világháború közötti ipari fejlődés jelentősen segítette az új közlekedési ágazat a fiatal légi



1. ábra

Egy általános (menetrendszerű) légitársaság felépítése az '50-es években

közlekedés kialakulását, amelynek eredményét a (iparilag) kisebb államok vállalkozói is kamatoztathatták

ANGLIÁBAN a légi forgalmat az angol légügyi minisztérium vezette, e feladatok ellátására a gyarmatokon (India, Kanada, Ausztrália, Dél-Afrika, Egyiptom) megalakulnak a többé-kevésbé közös terv szerint dolgozó külön légügyi hivatalok. Az angol légi forgalom állami szubvenciók híján 1920 végéig állandó nehézségekkel küzdött és noha vállalatai nagy számban alakultak, a földrajzi elszigeteltség, az anyagi elhanyagottság miatt egymásután jutottak csödbe. 1921-ben az angol parlament 600.000 font szubvenciót szavaz meg a csatorna közlekedés 3 évi támogatására, ezzel eltér a „szabad verseny” elvétől és a maguk lábán megálló vállalatok helyén államilag szubvencionált vállalatok alakulnak ki.

Úttörő légitársaságai: The Daimler Airway, Handley-Page Transport, The Instone Airline, British Marine Air Navigation. Ezek egyesüléséből 1924 március 31-én megalakult az Imperial Airways Ltd.

FRANCIAORSZÁG polgári és katonai repülését a kezdetnél már külön választotta, az előbbi a légügyi államtitkár, utóbbit a légi csapatok parancsnoka alá rendelte. Az állam a vállalatok támogatása mellett elsőrendű feladatának tekintette a légi forgalom bázisainak, repülőtereinek kiépítését.

1925 körül több jelentős légi forgalmi vállalkozás működött mint: Aeropostale, Air Union, CFRNA (korábban CIDNA), Air Orient. Ezek egyesüléséből 1933 augusztus 30-án megalakul az Air France.

HOLLANDIA a legkorábban alapított légitársaságok között a KLM 1919 október 7-én alakult meg. Az első AMS-LON járatát 1920 május 17-én repülte. A nyugat-indiai járatot 1935-ben nyitotta és folyamatosan üzemeltette a II. világháború alatt is.

NÉMETORSZÁG, a polgári repülés tervszerű fejlesztését a

„Reichsluftamt” irányítja. Repülőtereket jelölt ki, vonalakat alapított meg s a légi forgalmi vállalatokat saját súlyos pénzügyi helyzete ellenére is állami támogatásban részesítette. 1919-ben csak belföldi üzemeltetés volt, 1920-ban – a párizsi egyezményvel nem törődve – külföldi kapcsolatokat, szomszédos államokkal, légiforgalmi egyezségeket kötött.

Az úttörő légitársaságok közül kiemelkedik a „Delag” léghajó légitársaság. A forgalmi repülésben kezdetben kialakulnak ún. Területi csoportok mint az: Észak-nyugati csoport, Észak-keleti csoport és a Déli-csoport, amelyhez Svájc, Dél-Németország, Ausztria és Magyarország területe tartozott. A Transeuropa Unio vállalkozás fogta össze (amelyhez tartozott a magyar Aeroexpress is), Junkers érdekeltségben.

1920-ban a birodalmi hatóságok „nagyelkű segítsége” azt eredményezi, hogy a szubvenció reményében több új légitársaság alakul, mint a vasút fejlődésének első éveiben. A helytelenül értelmezett „szabad verseny” azt a groteszk eredményt hozta, hogy átmenetileg több mint 30 légitársaság működött. 1921-ben a légiipar antant ellenőrzés alá kerül (londoni ultimátum). 1923-tól a Német Bank támogatásával működik a Deutsche Aero Lloyd Aktiengesellschaft, a Junkers Luftverkehr, a Transeuropa Union és a Nordeuropa Union. Majd ezekből 1926 január 6-án létrehozzák a Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft-ot, ami átvette az addigi légiforgalmi vállalatok teljes repülőgép és motor parkját, műhelyeit és részt vállalt az 1921-ben alapított Deutsch-Russische Luftverkehrs-gesellschaft üzemeltetésében. Az alakuló közgyűlése 1926 június 15-én volt.

MAGYARORSZÁG, Az első légiforgalmi vállalat a Magyar Aeroforgalmi Részvénytársaság (MAEFORT) 1920 február 11-

én jött létre, szabályozott részvénytársasági alapon, két évig működött.

1922-ben két légitársaság is alakul. Az egyik a már említett német érdekeltségű Aeroexpress Rt., amely 1925-ben, a német cég kiválása miatt, és a magyar kormány támogatásának hiányában, megszűnik. A másik az 1922 november 19-én megalakult Magyar Légiforgalmi Részvénytársaság (MALERT). 1928-ban ugyanezen a néven újraalakítják és 1944-ig üzemel (2. ábra).

Max gépállomány: Ju 52 6 db., FW 58 3 db., (SM 75 1938-40-41 5 db). Alkalmazottak becsült létszáma: 550-560 fő. Vezető tisztségviselők: elnök: *Grosschmid István*; ügyvezető igazgató: *Istvánffy László*; műszaki főosztályvezető: *Majoros János*; vezető főmérnök: *Turmezei Ödön*; forgalmi főosztályvezető: ? ; tikári osztályvezető: *Dr. Tóth Béla*; igazgatási osztályvezető: *Gáspár Géza*; közlekedési osztályvezető: *Kanka Henrik*; könyvelési osztályvezető: ?.

1946 április 26-án, kormányközi egyezmény alapján létrehozzák a Magyar-Szovjet Légiforgalmi Részvénytársaságot (MASZOVLET), amely 1954-ig üzemel (3. ábra). Ez után újrászervezik, mint a Magyar Légi Közlekedési Vállalat (MALEV) néven

Max. gépállomány: Li-2 12 db.; Po-2 5 db. Alkalmazottak becsült létszáma: 600-650 fő. Vezető tisztségviselők:

III. Légi közlekedési főosztály alá tartozó, Magyar Közforgalmi Repülőtér Igazgatóság vezetője: *Lévárdy Henrik*; Magyar Légi forgalmi Rt. ügyvezető igazgatója: (*Sinigla Károly*) *Simkovits Károly*

Magyar-Szovjet Polgári Légi forgalmi Rt. vezérigazgató: *Krajnov József Vasziljevics* (*Krajnov József(?)*); helyettese: *Szintai József*; általános igazgatósi igazgató: *Kanka Henrik*; keresk. és pü. szolg. ig. *Gáspár Géza*; helyettesek: *Vera*

Szergejeva, Lendesz Lajos; műszaki igazgatási igazgató: Morosov Konstantin Iljics; híradó és biztosítási igazgató: Csurin Fedor; forgalmi igazgatás igazgatója: Simics Sándor.

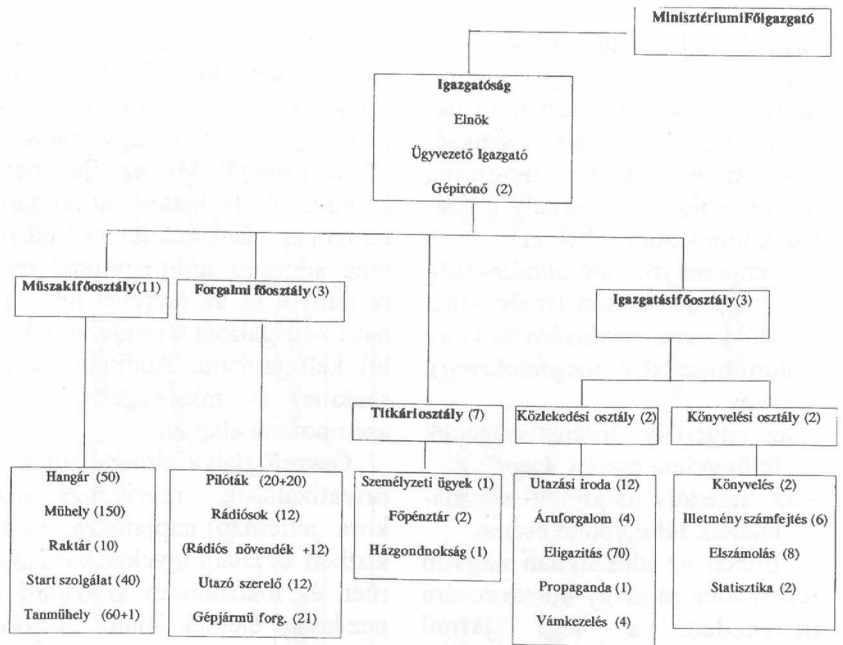
A műszaki háttér mind a két vállalatnál teljes nagyjavítást tudott végrehajtani, mind a sárkányon mind pedig a motoron. A hatékonyságot/gazdaságosságot illetően kevés adat áll rendelkezésre, ezt azért is nehéz vizsgálni, mert mindkét vállalat komoly kormányzati szintű közlekedéspolitikai koncepciókat szolgáltatott, mint tudjuk, nem igazán business-orientált.

A gazdaság változása napjainkban

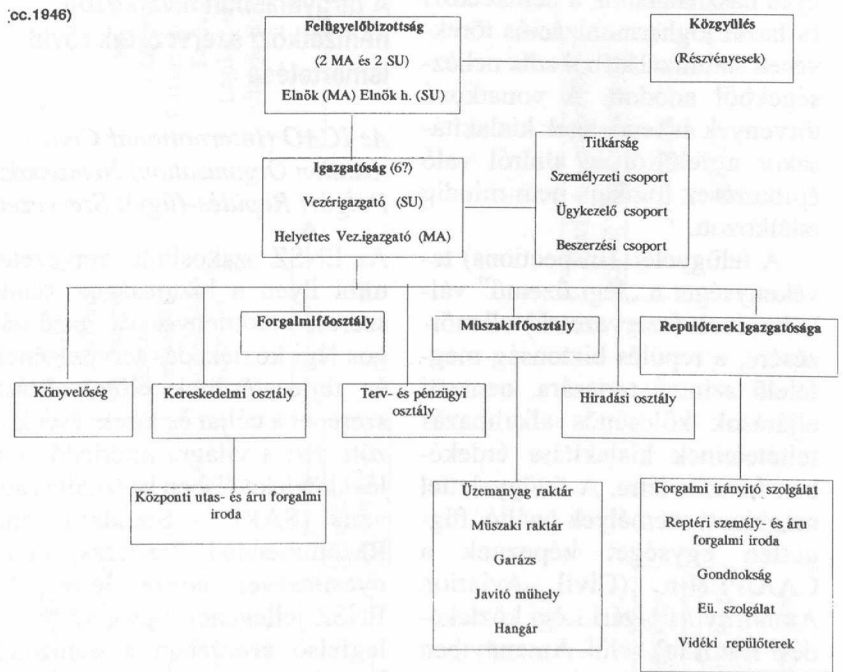
A rendszerváltás előtti állapotokról elmondhatjuk, hogy klasszikus állami üzemi formáról beszélhetünk. Ebben a rendszerben a kereskedelmi repülés (commercial aviation), a munka repülés (aerial work) és az általános (magán és sport) repülés (general aviation) közötti különbség csak a létrehozott vállalatban, szervezetben jelentkezik. A reájuk vonatkozó technikai és kereskedelmi rendelkezésekben elegendő a kis és nagy gépes megkülönböztetés. Mivel az országhatár átlépése jobbra politikai kérdés volt, így csak a nemzetközi menetrendi forgalmat bonyolító nemzeti légitársaság esetében vált szükségessé a nemzetközi előírások betartása. Az országhatáron belül használt technika üzemeltetéséhez elegendő volt a lefordított műszaki dokumentáció.

Az iparra vonatkozó korábbi szabályozó rendszer sematikus áttekintésére szolgál a 4. ábra.

A rendszerváltás után jelentősen megváltozott a helyzet. A legjellemzőbb a piac közvetlen megjelenése ez magával hozta a strukturális és koncepcionális változás szükségét. Elkülönül szervezetileg a rendelet (törvény) alkotói és a rendelet alkalmazói, hatósági feladatok. A hatósági feladatokból adódóan beszélhetünk: nyilvántar-



2. ábra
A MALERT szervezete (kb. 1944-45-ben)



3. ábra
A MASZOVLET szervezete (kb. 1946 dec.)

tási, engedélyezési valamint felügyeleti (ellenőrzési) eljárásokról. Eljárás alatt a hatósági feladatokból adódó különféle tevékenységek leírását (lépéseit, részleteit) tartalmazó – a törvények, rendeletek, nemzetközi szabályozások kiegészítésére értelmezésére szolgáló leírások. A tartalmát illetően le-

het feladat, fogalom meghatározás, ellenőrzési lista, megoldási mód (módszerek) leírása.

A hatósági szerepkör mind inkább a működéshez szükséges alapfeltételek megléte (engedélyezés) és a különböző előírások betartatására (felügyeletére) korlátozódik. E tevékenységben – a

tárgyalásunk szempontjából – kiemelt rész a légi üzemi, üzembentartási engedélyek kiadása. Az engedélyek kiadása szükségessé teszi azok nyilvántartását, illetve felügyeletét, amely eljárások különbözőek lehetnek:

- az engedélyre való alkalmasság vizsgálata esetén (mely lehet időtartam, szakirányú vagy
- adminisztratív megfelelés), vagy
- az engedély érvényességének felügyelete esetén, vagy
- az engedély megfelelő használatának felügyelete esetén

Ebben az időszakban nagyon jellemzően mintegy hússzorosára növekedett a légi jármű üzembentartási engedéllyel rendelkező üzemeltetők száma.

A rendszerváltozás óta elhúzódó átalakulás a régi eljárások átértékeléséből, kényszerű vegyes használatából, a nemzetközi és hazai jogharmonizációs törekvések stabilizálásából adta nehézségekből adódott. A vonatkozó törvények és rendeletek kialakításakor a felülről és alulról való építkezések logikája nem mindig találkozott.

A felügyeleti (inspections) tevékenységet a „légi üzemű” vállalkozások (szervezetek) ellenőrzésére, a repülés biztonság megfelelő szinten tartására, nemzeti eljárások kölcsönös alkalmazás feltételeinek kialakítása érdekében hozzák létre. A felügyelettel megbízott személyek önálló, független egységet képeznek a CAA/PLH-n (Civil Aviation Authority / Polgári Légi Közlekedési Hatóság) belül. Amennyiben a CAA nincs felhatalmazva a rendelet alkotásra akkor a felügyelők egysége közvetít a rendelet alkotók (DCA – Director of Civil Aviation) (DGCA) felé. A felügyelők létszámát (összetételét) az ország kereskedelmi (commercial aviation) és az általános (general aviation) repülési üzeme határozza meg.

A légi iparban is megjelenő minőség biztosítási rendszer (Quality Control System) egy sajátos új ol-

dálról vizsgálja a légi üzemi vállalkozásokat. Jól felépített audit vizsgálati eljárása módszerbeli különbséget jelent a hagyományos ellenőrzésektől. Míg az ellenőrzés konkrét jól meghatározott dologra irányul és szankciókat vonat maga után, addig az audit egy rendszerre irányul és az észrevételek (hibák) korrigálását a rendszeren belül kell javítani. Auditálni lehet szakmai és minőségellenőrzési szempontok alapján.

Összefoglalva elmondhatjuk a privatizálások, reprivatizálások kora jellemző napjainkra, ezen közben az állam igyekszik célszerűen és fokozatosan kivonulni a gazdasági életnek állami tulajdonokkal is rendelkező birodalmából

Az 5. ábrán napjaink szabályzó rendszerének sematikus vázlatát láthatjuk.

A tárgyalásban hivatkozott nemzetközi szervezetek rövid ismertetése

Az ICAO (International Civil Aviation Organization) Nemzetközi Polgári Repülés-(ügy)i Szervezet

Az ENSZ szakosított szervezete, mint ilyen a biztonságos, rendszeres, eredményes és gazdaságos légi közlekedés tervezésének és fejlesztésének előmozdítása szerepel a céljai és törekvései között. Ezt a világra kiterjedő és a légi közlekedésben használt szabvány (SARP – Standards and Recommended Practices) érvényesítésével hozza létre. Az ENSZ jellegénél fogva, az ICAO legfelső szervében a nemzetek kormányzintű képviselőkkel rendelkeznek (Az ICAO 1944. december 7 jón létre, magyar csatlakozás 1969 október 30) (1971-ben hirdetjük ki).

A JAA (Joint Aviation Authorities) Társult Légügyi (Repülésügyi/ Légi közlekedési) Hatóságok

Az Európai államok által kezdeményezett és támogatott szervezet, amely az ICAO alapelveinek

és alapvető szabványának megfelelő és Európára érvényes szabályrendszert (JAR – Joint Aviation Requirements – Egységes (Társult) Légügyi Előírások) alkotott meg. Társult/egyesült/szövetkezet (an associated body of ECAC) tagja az ECAC-nak. A nevéből is adódóan a nemzeti légügyi hatóságok részvételével. 1970 jón létre.

Az EASA (European Aviation Safety Agency) Európai Repülés Biztonsági Ügynökség

Az Európai Unió jogrendszerében létrehozott, a szövetségi államok közös légügyi hatósági tevékenységére létrehozott szervezet

A tárgyalás szempontjából még számottevő nemzetközi szervezetek

ECAC (European Civil Aviation Conference) Európai Polgári Repülésügyi Értekezlet

Az Értekezlet 1955-ben jön létre, Magyarország 1991-óta tagja IATA (International Air Transport Association) Légitársaságok Nemzetközi Szövetsége
Létrehozása: régi IATA 1919 (International Air Traffic Association) Hágában, 12 ember 6 légitársaság

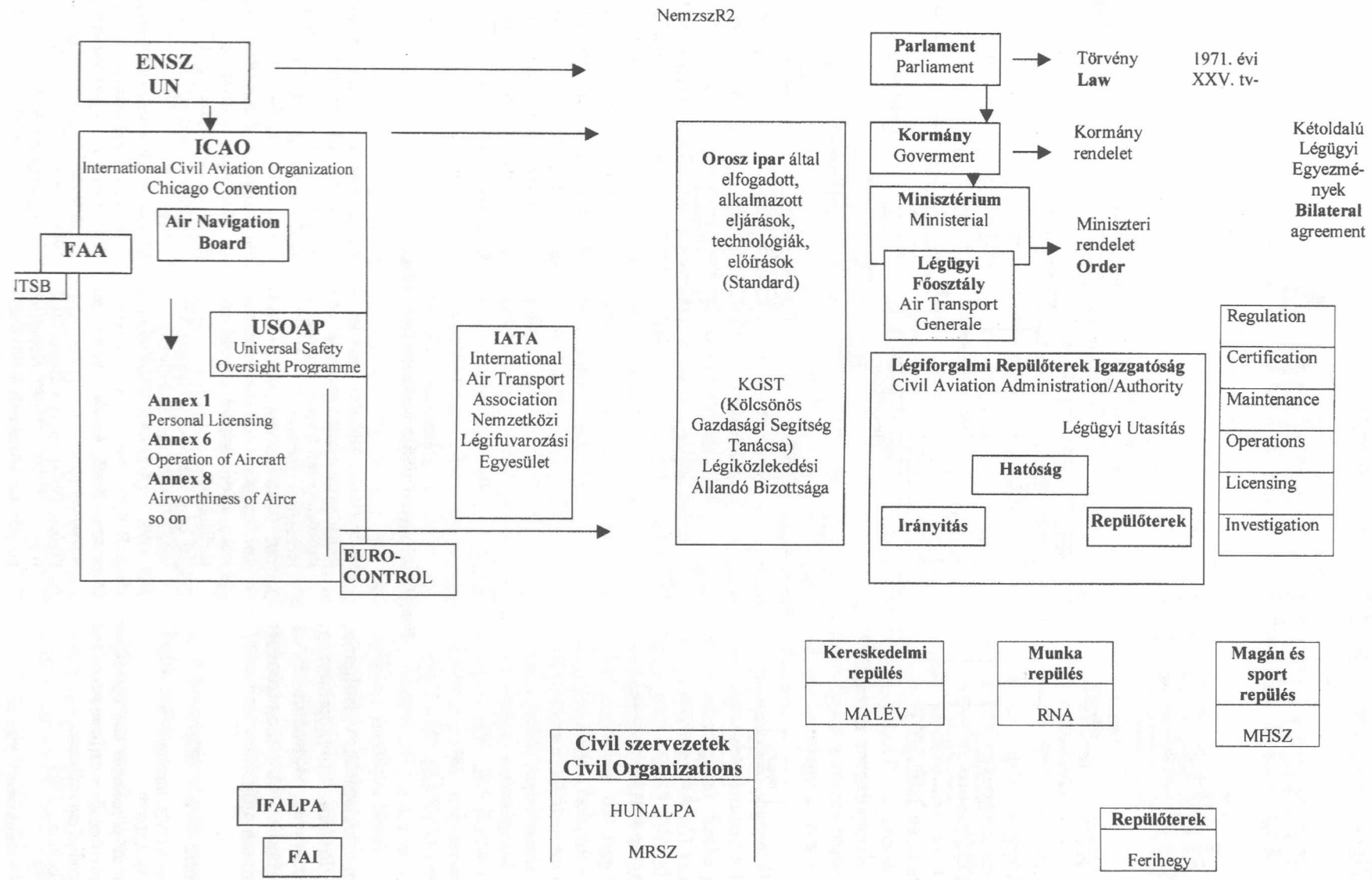
Magyarország, a réginek kb. 1926 (akkor tagja a Magyar Légitforgalmi Részvénytársaság) (1938-ban magyar elnök Grosschmidt, a palamentben tartják a régi IATA utolsó ülését 39-ben New York-ba tervezték de már nem tartották meg). Első éves közgyűlés 1945 október Montreal. 1946 január Bermuda

1948-ban több mint 2000 repülőgép üzemelt, több mint 800.000 km-en és fél millió ember dolgozott az iparban. Az ötödik éves ülésen alakul ki végleges a szervezet újra. 1949-től (International Air Transport Association. Magyarország (Malév) 1984. január 1-jétől tagja az újnak

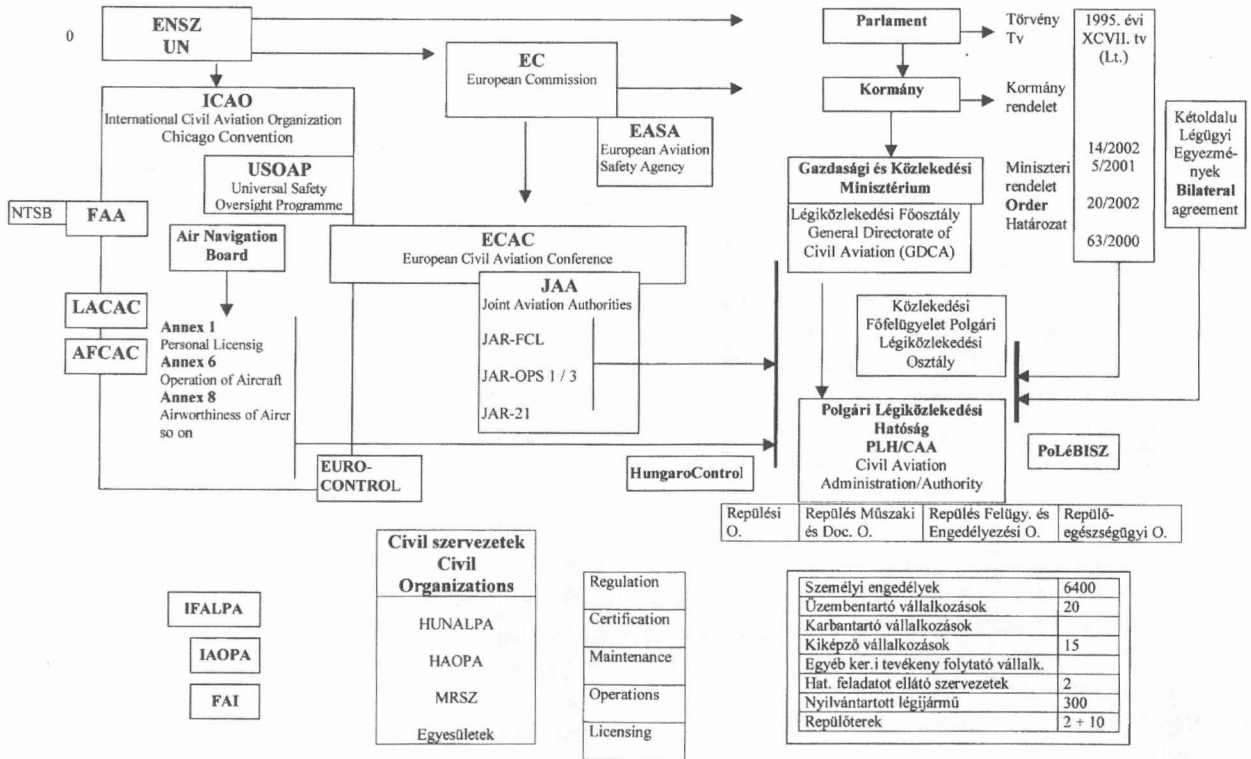
KGST (Kölcsönös Gazdasági Segítség Tanácsa)

1949. január 25-én Moszkvában hozták létre a részt vevő országok szuverén jogegyenlősége

4. ábra
Az iparra vonatkozó korábbi szabályozó rendszer sematikus áttekintése.



A dobozok helyzete döntési szintet is jelöl.



A dobozok helyzete döntési szintet is jelöl

5. ábra
Napjaink szabályozó rendszerének sematikus vázlata.

alapján. Alapítók: Bulgária, Csehország, Lengyelország, Magyarország, Románia és a Szovjetunió. A megszűnését 1989-re tehetjük.

Irodalom:

1995. évi XCVII. törvény
Doc 8335-AN/879

Manual of procedures for operations inspection, certification and continued surveillance

Fourth Edition – 1995

Doc 9735

Safety Oversight Audit Manual

Report on the Safety Oversight Audit follow-up of the Civil Aviation Authority of Hungary

(Budapest, 21 to 25 August 2003)

10/2002 (II.6.) KöViM rendelet a légi járművel végzett gazdasági célú légiközlekedési tevékenység engedélyezésének rendjéről

20/2002 (III.30.) KöViM rendelet a polgári légi jármű üzemben tartásának szakmai feltételeiről és engedélyezési eljárásáról

Polgári Légi közlekedési Hatóság Szerkezeti és Működési Szabályzata JAR-OPS 1 (ACJ/AMC/IEM) Subpart A, B, C

Inspecting Staff Guide (From Jaa inspector)

Az Európai Parlament és a Tanács 2002. július 15-i 1592/2002/EK rendelete a polgári légi közlekedés közös szabályairól és az Európai Repülési Biztonsági Ügynökség létrehozásáról

A TANÁCS 1992. július 23-i 2407/92/EGK rendelete

A légifuvarozók engedélyezéséről

Hárs Ernő: A nemzetközi szervezetek világa, Gondolat, 1982

Felső-Torjai Dr. Pethő Ádám: A légi közlekedés jogszabályai. Bp., 1943

R.E.G. Davies: A History of The World's Airlines. Oxford University Press. 1967

Magyar Repüléstörténelmi Társaság Konferencia Közlemények

1981 Zörgő T.: A közforgalmi repülés története

1988 Zörgő T.: Az ICAO és a léginavigáció 40 éve

Dr. Vass Ödön

VÍZI KÖZLEKEDÉS

A belvízi áru fuvarozás új szabályai

1. Bevezetés

Az Országgyűlés a 2005. december 5-i ülésnapján elfogadta a belvízi áru fuvarozási szerződésről szóló Budapesti Egyezmény kihirdetéséről szóló 2005. évi CXLI. törvényt és az 2005. december 24-én lépett hatályba.

A röviden CMNI-nek (Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure) nevezett Egyezménynek a Budapesten 2000. szeptember 25. és október 3. között a Duna Bizottság (DB), a Rajnai Hajózási Központi Bizottság (CCNR) és az ENSZ Európai Gazdasági Bizottsága (ENSZ EGB) által összehívott diplomáciai konferencián történt elfogadása egy hosszú folyamat eredménye. A tervezetet Dr. Walter Müller svájci egyetemi tanár – ki a diplomácia konferencia előadója volt – vezetésével a DB, a CCNR és az ENSZ EGB által létrehozott ad hoc szakértőcsoport dolgozta ki.

A diplomáciai konferencián Ausztria, Belgium, Bulgária, Cseh Köztársaság, Franciaország, Hollandia, Horvátország, Luxemburg, Németország, Oroszországi Föderáció, Románia, Svájc és Szlovákia képviseltette magát, vagyis a legtöbb Duna-menti és Rajna-menti – és így a Duna-Rajna-Majna víziút használatában érdekelt – állam.

A CMNI Egyezmény (a továbbiakban: Egyezmény) nemzetközi viszonylatban 2005. április 1-jén lépett hatályba.

Az Egyezmény lehetővé teszi, hogy a vízfúvarozás az európai

belvízi utakon egységes jogi feltételekkel valósuljon meg és ez a fuvarozók és a fuvaroztatók részére egyaránt kedvező.

Az egységes jogi feltételek teljesebb alkalmazása céljából a 2005. évi CXLI. törvény az Egyezmény rendelkezéseit a belföldi fuvarozásra is alkalmazni rendeli.

Belső jogunkban a fuvarozási szerződésről a Polgári Törvénykönyv (a továbbiakban: Ptk.) XLI. fejezete rendelkezik, ezen belül is kiemelve az 506. § (1) és (2) bekezdésében azokat az eseteket, amikor a küldeményt az országhatáron túl kell továbbítani, illetve amikor hajózási, illetőleg légi fuvarozási vállalattal kötnek fuvarozási szerződést.

A Polgári Törvénykönyv 506. §-ának (1) bekezdése szerint, ha a küldeményt az országhatáron túl kell továbbítani, a XLI. fejezet rendelkezéseit csak annyiban lehet alkalmazni, amennyiben nemzetközi szerződés vagy egyezmény, illetőleg szabály másképpen nem rendelkezik. Az 506. § (2) bekezdése szerint ugyanez vonatkozik a hajózási, illetőleg légi fuvarozási vállalat fuvarozási szerződéseire is, függetlenül attól, hogy a küldeményt az országhatáron túl kell-e továbbítani.

A 2005. évi CXLI. törvény hatálybalépésével az irányadó nemzetközi szerződés vagy egyezmény a belvízi áru fuvarozás tekintetében immár az Egyezmény, míg szabályként a dunai hajózási vállalatok által az ún. bratislavai megállapodások keretében elfogadott és alkalmazott, a dunai nemzetközi áru fuvarozás általá-

nos feltételei (a továbbiakban: DÁF) tekinthető.

Ami a dunai nemzetközi áru fuvarozás általános feltételeit illeti, le kell szögezni, hogy a DÁF nem nemzetközi szerződés, mivel annak alanyai nem az államok, hanem a hajózási vállalatok, ily módon a DÁF – akárcsak a többi bratislavai megállapodás – tulajdonképpen a részes hajózási vállalatok mintegy közös üzletszabályzata.

Az irányadó jogszabály hatályos jogunkban ezideig a Hajózási Áru fuvarozási Szabályzat (a továbbiakban: HÁSZ) közzétételéről szóló 1/1957. (IV. 20.) KPM rendelet volt. Mivel a 2005. évi CXLI. törvény az Egyezmény rendelkezéseit a belföldi vízi áru fuvarozásra is alkalmazni rendeli, ezért a kettős szabályozás elkerülése végett szükségessé vált a 1/1957. (IV. 20.) KPM rendelet hatályon kívül helyezése is. A 1/1957. (IV. 20.) KPM rendeletet a 29/2006. (II.7.) Korm. rendelet helyezte hatályon kívül.

A továbbiakban tekintsük át a teljesség igénye nélkül a belvízi áru fuvarozással összefüggő egyes jogintézményekkel kapcsolatos fontosabb változásokat.

2. A fuvarozás fogalmának meghatározása

Az Egyezmény 1. cikke szerint a „Fuvarozási szerződés” elnevezésétől függetlenül, bármely olyan szerződést jelent, amely alapján a fuvarozó fuvardíj ellenében a küldemény belvízi utakon való továbbítását vállalja, vagyis ez érdeemben egybevág a Ptk. 488.

§-ának (1) bekezdésében – és az áru fuvarozásról szóló nemzetközi egyezményekben – foglaltakkal.

3. A fuvarozó kiállítása

A Ptk. 492. §-ának (1) bekezdése szerint a fuvarozó köteles a fuvarozást haladéktalanul megkezdeni.

A HÁSZ a fuvarozó kiállításáról csak annyiban rendelkezett, hogy a hajózási vállalat az uszályt csak a hajózási útvonal mentén fekvő kikötőre, illetve alkalmas rakodóra (helyre) köteles kiállítani. A kiállítás időpontjáról nem rendelkezett.

A DÁF 5. cikke a fuvarozó kiállításáról az alkalmas állapot tekintetében csak részben és nem a teljes hajózási alkalmasságról rendelkezik, vagyis a fuvarozó a rakodás megkezdéséig köteles biztosítani a hajó *üzemképességét* és a küldemény átvételére, valamint a fuvarozás során való megővésére alkalmas állapotát. A kiállítás időpontjáról csak annyiban rendelkezik, hogy a fuvarozónak jogában áll a rendelés átvételétől számított kétnapos késedelemmel hajót rakodásra kiállítani.

A CMNI Egyezmény 3. cikke úgyszintén nem rendelkezik a kiállítás időpontjáról, hanem csak azt mondja ki, hogy a fuvarozó köteles a kikötött határidőn belül a küldeményt rendeltetési helyére továbbítani (3. cikk). A fuvarozásra alkalmas állapotot illetően – ugyancsak a 3. cikk szerint – a fuvarozó köteles előzetesen, valamint az út megkezdése előtt kellő gondosságot tanúsítani ahhoz, hogy – figyelemmel a fuvarozandó áru természetére – a hajó berakodásra alkalmas legyen, hajózáásra alkalmas legyen és rendel-

kezzék a hatályos szabályokban előírt megfelelő személyzettel és felszerelésekkel, továbbá rendelkezzenek az adott áru fuvarozásához szükséges nemzeti és nemzetközi engedélyekkel.

A hajózási alkalmasság ilyen kikötése egybevág hazai hajózási jogunkkal és ugyanakkor el is tér attól, mivel a vízi közlekedésről szóló 2000. évi XLII. törvény (Vkt.) 17. §-ának (1) bekezdése szerint úszólétesítményt csak hajózási alkalmas állapotban szabad üzemben tartani és a hajózási alkalmas állapotban tartás az úszólétesítmény üzemben tartójának feladata, ugyanakkor a Vkt. a biztonságos üzemeléshez szükséges, a hajózási hatóság által megállapított létszámú, összetételű és képesítésű személyzettel, valamint felszereléssel való rendelkezést – eltérően az ezeket külön feltételként kezelő, de ugyancsak megkövetelő Egyezménytől – a hajózási alkalmasság részeként kezeli.

Ami az adott áru fuvarozásához szükséges nemzeti és nemzetközi engedélyeket illeti, itt elsősorban a veszélyes árukról, illetve az azok szállítására való megfelelését a veszélyes áruk nemzetközi belvízi szállításáról szóló szabályzat¹ (a továbbiakban: ADN) alapján tanúsító jóváhagyási bizonyítványokról van szó. Ezt a kötelezettséget a Ptk. 491. §-ának (1) bekezdése is megállapítja.

Mindezek után felmerül a kérdés, hogy a hajó, mint fuvarozó köz megfelelő időben való kiállításának kötelezettsége mennyiben köti a fuvarozót.

Segítségét ebben az esetben a mögöttes jog adhat, amely a 29. cikk szerint elsősorban a fuvarozó joga. Magyar fuvarozó esetében ez a Ptk., amelynek 492. §-a szerint a fuvarozó köteles a fuvarozást a megfelelő időben és helyen, fuvarozásra alkalmas álla-

potban kiállítani, és – ha jogszabály másképpen nem rendelkezik – a fuvarozást haladéktalanul megkezdeni. Mindezek alapján a kiállítás pontos időpontját a felek megállapodása határozza meg.

Külön kérdés, hogy a fuvarozónak konkrétan meghatározott hajót kell-e kiállítania. Ezt az Egyezmény egyértelműen rendezi, így eltérően a tengeri fuvarozás gyakorlatától a 3. cikk szerint a fuvarozó dönti el, hogy melyik hajót fogja használni. Ugyanakkor a 3. cikkben foglaltak lehetővé teszik konkrétan meghatározott hajó vagy hajótípus kikötését is. A hajótípus itt szűkebben értendő, vagyis tulajdonképpen a testvérhajókról van szó.

4. További fuvarozó

A Ptk. 498. §-a szerint a fuvarozó a küldemény továbbítását más (további) fuvarozóra is bízhatja, a fuvarozásban résztvevő fuvarozók egyetemlegesen felelősek, ha azonban a további fuvarozókat a feladó jelölte ki, minden fuvarozó önállóan felel.

Az Egyezmény a további fuvarozóról külön cikkben rendelkezik, mégpedig olyan módon, hogy a fuvarozó és a további fuvarozó között kötött szerződés az Egyezmény értelmében fuvarozási szerződés. Az ilyen szerződés tekintetében a 4. cikk szerint az Egyezmény feladóra vonatkozó rendelkezéseit a fuvarozóra, a fuvarozóra vonatkozó rendelkezéseket pedig a további fuvarozóra kell alkalmazni.

Az Egyezmény a felelősség tekintetében eltér a Ptk. 498. §-ában foglaltaktól. Az Egyezmény 4. cikke szerint a teljes fuvarozásért a fuvarozó felel. Az egyetemleges felelősség csak akkor áll be, ha a további fuvarozó azt kifejezetten és írásban elfogadta. A további fuvarozó viszont ebben az esetben hivatkozhat mindazokra

¹ Közzétette a 2/1982. (II. 22.) KPM rendelet

a kifogásokra, amelyekkel a fuvarozási szerződés alapján a fuvarozó élhet.

Az Egyezmény 4. cikkének rendelkezései a fuvarozó és a további fuvarozó egymással szembeni visszkereseti jogát nem érintik.

A fuvarozónak a feladót minden olyan esetben tájékoztatnia kell, amikor a fuvarozással, vagy a fuvarozás egy részének elvégzésével további fuvarozót bíz meg.

A DÁF a további fuvarozóról nem rendelkezik, a HÁSZ pedig a Ptk.-val azonosan rendelkezik.

5. A küldemény átvétele, fuvarozása és kiszolgáltatása

A küldemény átvétele, fuvarozása és kiszolgáltatása tekintetében az Egyezmény a szokásos rendelkezéseket tartalmazza, azonban több esetben azokat pontosítja, egyértelművé teszi.

A DÁF szerint a küldemény átvétele és kiszolgáltatása a be-, illetve a kirakás során a hajón történik. A HÁSZ arról, hogy a küldemény átvétele és kiszolgáltatása hol történik, nem rendelkezik, bár közvetve utal arra, hogy az átvétel a berakással történik meg.

Az Egyezmény 3. cikke egyértelműen rögzíti, hogy eltérő megállapodás hiányában, a küldemény átvétele és kiszolgáltatása a hajón történik.

A Ptk. 492. §-a szerint a küldemény berakása a feladót, kirakása a címzettet terheli, ha jogszabály másképpen nem rendelkezik. A HÁSZ szerint a küldeményt a feladó rakja be, a darabáru kivételével az átvevő rakja ki. A darabárut fuvarozó (hajózási vállalat) rakja ki.

A DÁF szerint a küldemény be-, illetve a kirakását a feladó illetve a címzett költségére a kikötő végzi, de lehetővé teszi, hogy a küldemény berakását a feladó, kirakását pedig a címzett végezze.

Az Egyezmény a küldemény berakását a feladó kötelezettségévé teszi, míg a küldemény kirakásáról nem rendelkezik, követke-

zésképp itt is a mögöttes joghoz szükséges fordulni.

Az Egyezmény külön rendelkezik a fedélzeten való szállításról, így a fuvarozó csak akkor jogosult a küldeményt fedélzeten vagy nyitott rakterekben fuvarozni, ha erről a feladóval megállapodott, vagy ha az összhangban van az adott kereskedelmi ágazat gyakorlatával, illetve ezt a hatályos jogszabályok megkövetelik.

A DÁF és a HÁSZ a fedélzeten való szállításról külön nem rendelkezik.

Külön kitér az Egyezmény a küldeménynek a fuvarozás közbeni átrakására, de csak abban az esetben, ha a fuvarozásra meghatározott hajót vagy hajótípust kötötték ki. A 3. cikk szerint, amennyiben abban állapodtak meg, hogy a fuvarozást meghatározott hajóval, vagy hajótípussal végzik, a fuvarozó a feladó hozzájárulása nélkül a küldeményt teljesen vagy részben más hajóra csak olyan körülmények felmerülése esetén rakhatja át, mint az alacsony vízállás vagy összeütközés, illetve egyéb hajózási akadályok, amelyek a fuvarozási szerződés megkötésekor nem voltak előre láthatók, és amelyek a fuvarozási szerződés teljesítése érdekében megkövetelik a rakodást, illetve az átrakást,

Az alapeset az alacsony vízállás miatti könnyítés (lighterage), amelyre egyébként nem csak meghatározott hajó vagy hajótípus kikötése esetében lehet szükség, de erről az Egyezmény – eltérően a HÁSZ-tól – nem rendelkezik.

6. Fuvarokmányok

Az Egyezmény a fuvarokmányok tekintetében jelentős változást hozott, nevezetesen a Ptk., a HÁSZ és a DÁF által fuvarokmányként használt fuvarlevél mellett megjelent a *hajórakjegy* (*Bill of Lading*) is, amelyre érdemes részletesebben is kitérni.

A hajórakjegy kiállítása a feladó kérésére történik, azonban a

fuvarozó csak akkor köteles hajórakjegyet kiállítani, ha ebben még azelőtt megállapodtak, mielőtt a küldeményt berakták vagy mielőtt fuvarozásra azt átvették.

A hajórakjegy hazai gyakorlatunkban nem új, hanem csak elfeledett és a piacgazdálkodás körülményei folytán felelevenedő átruházható fuvarokmány, amelynek jelentősége az adás-vételi ügyleteknél és az okmányos meghitelezésnél van.

A rakjegyet a kereskedelmi törvényről (a továbbiakban megkülönböztetve a kereskedelemről szóló 2005. évi CLXIV. törvénytől: Kereskedelmi Törvénykönyv) szóló 1875. évi XXXVII. törvény hatályban maradt 295. §-a említi és rendelkezik annak átruházási módjáról.

A hajórakjegy árut megtestesítő – egy kivétellel – forgatható értékpapír, átruházása belső jogunk alapján a Kereskedelmi Törvénykönyv Második részének 1. címében foglaltak szerint történhet.

A tengeri áru fuvarozás tekintetében belső jogunkban a hajórakjegyről a hajóselismervényekre vonatkozólag az 1924. évi augusztus hó 25. napján Brüsszelben kelt egyezmény becikkelyezése tárgyában elfogadott 1931. évi VI. törvény rendelkezik. A gyakorlatban a hajórakjegyet hajóraklevélnek is nevezik, de a helyes és a jogszabályokban – elsősorban a Kereskedelmi Törvénykönyvben – rögzített megnevezés a hajórakjegy.

Meg kell jegyezni, hogy a törvényben az 1924. évi brüsszeli egyezmény címe hibás, mert az eredeti címben Bill of Lading szerepel, a „hajóselismervény” pedig összetéveszthető egy alapjában véve nem forgatható, a küldemény részleges berakásáról szóló felvételi elismervénnyel, az ún. mate's receipt-tel.

Az 1924. évi brüsszeli egyezmény a szakirodalomban még Hágai Szabályokként, illetve módosított és hazánkban még ki nem hirdetett változata Hága-Visby Szabályokként is ismeretes.

Az Egyezmény 11. cikke szerint amennyiben a fuvarokmány hajórajkegy, egyedül az határozza meg a fuvarozó és a címzett közötti viszonyokat. A fuvarozó és a feladó közötti jogviszonyt továbbra is a fuvarozási szerződés feltételei határozzák meg. Következésképpen a fuvarozó tekintetében a hajórajkegy szerepe elsősorban a küldemény kiszolgáltatásánál lényeges.

A küldemény kiszolgáltatásának módja attól függ, hogy milyen hajórajkegyet állítottak ki.

A hajórajkegy

- névre szóló;
- rendeletre szóló;
- bemutatóra szóló lehet.

A *névre szóló hajórajkegy* nem forgatható (rekta) értékpapír. Névre szóló hajórajkegygel a küldemény csak annak a természetes vagy jogi személynek szolgáltatható ki, akinek a nevére a hajórajkegyet kiállították. Az ilyen hajórajkegy csak akkor ruházható át, ha az, akinek a nevére a hajórajkegyet kiállították, követelését szerződéssel másra átruházza (engedményezés)². Névre szóló hajórajkegy csak az engedményezés (cedálás) szabályai szerint ruházható át.

Az engedményezésről a fuvarozót értesíteni kell; a fuvarozó az értesítésig jogosult küldeményt az engedményezőnek kiszolgáltatni.

Ha a fuvarozót az engedményező értesíti, az értesítés után a fuvarozó csak az új jogosultnak (engedményesnek) teljesíthet; az engedményestől származó értesítés esetén a fuvarozó követelheti az engedményezés megtörténtének igazolását. Ennek hiányában a küldeményt csak a saját veszélyére szolgáltathatja ki annak, aki engedményesként fellépett.

A *rendeletre szóló hajórajkegygel* a küldemény annak a természetes vagy jogi sze-

mélynek szolgáltatható ki, akinek a nevét a feladó vagy a címzett a küldemény kiszolgáltatása előtt közli. Ennek megfelelően a hajórajkegynek tartalmaznia kell azt, hogy a küldeményt a fuvarozó kinek a rendelkezésére köteles kiszolgáltatni. Ez „a feladó rendelkezésére”, illetve „a címzett rendelkezésére” bejegyzéssel történik, ilyen bejegyzés hiányában a kiszolgáltatásról a feladó rendelkezik.

Amennyiben a hajórajkegyet ily módon átruházzák, annak hátoldalán feltüntetik azt a személyt, akinek a küldeményt ki kell szolgáltatni. Ez a művelet a forgatmányozás vagy a hátírat (endorsement), amely egy hajórajkegy esetén többször is megisméltődhet. Ez a hátíratiláncolat, amely nem szakadhat meg.

A hátírat révén a rendeletre szóló hajórajkegy névre szóló hajórajkegygé alakulhat át, de amennyiben a hátíratban nem jelölik meg név szerint az új jogosultat az ún. üres vagy bianco hátíratban, a hajórajkegy bemutatóra szóló hajórajkegygé változik.

A *bemutatóra szóló hajórajkegy* forgatható értékpapír, annak átruházása (forgatása) egyszerű átadással történik. Bemutatóra szóló hajórajkegy esetében az jogosult a küldeménnyel rendelkezni, akinek a hajórajkegy a birtokában van. A küldeményt a hajórajkegy birtokosának (holder of Bill of Lading), vagyis a bemutatónak kell kiszolgáltatni.

A fuvarozó és a feladó megállapodása alapján a hajórajkegyet több eredeti példányban állíthatják ki, illetve azokról másolatok is kiadhatók.

Amennyiben a hajórajkegyet több eredeti példányban állítják ki, azon ezt fel kell tüntetni. A több eredeti példányra utaló megjegyzésnek tartalmaznia kell azt, hogy a hajórajkegyet hány eredeti példányban állították ki, továbbá hogy a küldeménynek az

egyik eredeti példány ellenében történt kiszolgáltatásával a többi érvényét veszti.

A kiszolgáltatás helyén a küldeményt csak a hajórajkegy elsőként átadott eredeti példányá ellenében szolgáltatják ki; ezt követően a kiszolgáltatás más eredeti példányok ellenében nem követhető.

A fuvarokmányok az Egyezmény 1. cikke értelmében – a többi írásbeliséget követelő iratokkal együtt – elektronikus formában is kiállíthatók. Ehhez belső jogunkban az elektronikus okiratra vonatkozó jogszabályokat³ kell megtartani, míg nemzetközi viszonylatban célszerű a Nemzetközi Tengerészeti Bizottság (CMI - Comité Maritime International) által kidolgozott, az elektronikus hajórajkegyre vonatkozó szabályokat (Rules for Electronic Bills of Lading) alkalmazni.

7. Veszélyes áruk fuvarozása

A veszélyes áruk fuvarozásáról az Egyezmény 7. cikke rendelkezik. A 7. cikk szerint amennyiben a veszélyes, vagy környezet-szennyező áru szállításához engedély szükséges, a feladó a szükséges hivatalos okmányokat legkésőbb az áru átadásakor köteles átadni. Azt, hogy milyen áru szállításához szükséges engedély, az ADN állapítja meg. A hajó ADN-ben megkövetelt jóváhagyási bizonyítványáról ugyanakkor a fuvarozónak kell gondoskodnia.

Amennyiben a veszélyes, vagy környezetszennyező áru fuvarozásának folytatása, annak kirakása vagy kiszolgáltatása hatósági engedély hiányában lehetetlen, a feladót terhelik az árunak a berakodási kikötőbe vagy egy közelebbi olyan helyre történő visszaszállításával összefüggésben felmerült költségek, ahol az árut ki lehet rakni és ki lehet szolgáltatni, vagy meg lehet semmisíteni.

² A Polgári Törvénykönyvről szóló 1959. évi IV. törvény, 328. §

³ Lásd például az elektronikus aláírásról szóló 2001. évi XXXV. törvény

Életet, vagyont, vagy a környezetet közvetlenül fenyegető veszély esetén a fuvarozó jogosult az árut kirakni, ártalmatlanítani, vagy – feltéve, hogy egy ilyen intézkedés nem aránytalan az áruban rejlő veszélyhez képest – megsemmisíteni, még akkor is, ha az áru átvétele előtt tájékoztatták, vagy más módon tudomása volt az áruban rejlő veszély vagy szennyezési kockázatok természetéről.

Amennyiben a fuvarozó jogosult megtenni az előzőekben felsorolt intézkedéseket, igényelheti felmerült kárának és költségeinek megtérítését.

A veszélyes áruk fuvarozásáról a DÁF részletesen nem rendelkezik, csak azt írja elő, hogy a feladónak a veszélyes árut megfelelő jelöléssel kell fuvarozásra átadnia tájékoztatnia kell a fuvarozót a szükséges elővigyázatossági intézkedésekről, továbbá a fuvarlevélben fel kell tüntetnie a veszélyes áru IMO, illetve ADN szerinti kódját.

A HÁSZ a veszélyes vagy környezetszennyező áru fuvarozásának tekintetében különösen elavult volt. A veszélyes árut és azok fuvarozási feltételeit a HÁSZ melléklete sorolta fel feltételese fuvarozható és fuvarozásból kizárt anyagokként és tárgyakként, azonban sem az osztályba sorolás, sem pedig a szállítási feltételek nem voltak összhangban az ADN rendelkezéseivel.

8. A fuvarozó felelősségének korlátozása

Az Egyezmény korlátozza a fuvarozónak a megrongálódott vagy elveszett küldeményéért viselt felelősségét. A 20. cikk szerint a fuvarozó semmi esetre sem felelős a csomagonként vagy egyéb rakományegységenként 666,67 elszámolási egységet vagy az elveszett vagy megsérült árunak a fuvarokmányban meghatározott tömegének minden egyes kilogrammjaként 2 elszámolási egységet meghaladó ösz-

szegért, aszerint, hogy melyik összeg a magasabb. Amennyiben a csomag vagy az egyéb rakományegység konténer, és a fuvarokmányban nem tüntetnek fel a konténerbe csomagolt csomagot vagy egyéb rakományegységet, a 666,67 elszámolási egység helyébe 1500 elszámolási egység lép a konténerért, továbbá ezen felül 25.000 elszámolási egység a konténerben elhelyezett áruért.

Ez a rendelkezés érdemben egybevág a tengeri fuvarozásról szóló nemzetközi szerződések – kezdve a Hágai Szabályokkal – hasonló rendelkezéseivel. Az elszámolási egység az immár széles körben alkalmazott, a Nemzetközi Valuta Alap (IMF) által meghatározott különleges lehívási jog (SDR).

A DÁF a fuvarozó felelősségét ugyancsak korlátozza, nevezetesen a rakományegységeknél darabonként 320 €, az ömlesztett áruknál pedig tonnánként 96 € összegben.

A HÁSZ a felelősség korlátozását a kedvezményes fuvardíjhoz kötötte és az 53. cikkében az áru teljes vagy részleges elvesztéséért vagy megsérüléséért fizetendő kártérítés összegét a kivételes díjszabásban megállapított legmagasabb összegre korlátozta.

9. Közös hajókár

Bár az Egyezmény a közös hajókár (general average, Havarie-Grosse) jogintézményére – mint általánosan alkalmazott jogintézményre – csak közvetve tér ki azaz, hogy az Egyezmény nem érinti a fuvarozási szerződés vagy a belső jog közös hajókár esetén fizetendő kártérítés és hozzájárulás számítására vonatkozó rendelkezéseinek alkalmazását, érdemes az immár a belvízi hajózásban is alkalmazott közös hajókár részleteiben kitérni.

A jogintézmény megnevezése csalóka, mivel valójában nem szerződéshez kötött eredő vagy szerződésen kívül okozott kárról és kártérítésről, vagy pedig vízi

közlekedési balesetről (havariáról) van szó, hanem a Ptk. 107. §-a szerinti szükség-helyezettel összefüggő kártalanításról. Hatályos jogunkban a közös hajókárról a vízi közlekedésről szóló 2000. évi XLII. törvény XIV. fejezete rendelkezik,

A közös hajókár a hajózási jog egyik legrégebbi intézménye, egyes szerzők szerint közel 2000 éves múltra tekinthet vissza. Kétség kívül a római jogban például a tengeri kölcsön (pecunia traiecticia) intézménye magában foglalja a közös hajókár egyes elemeit is.

A közös hajókárnak akkor van helye, amikor a hajót és rakományát együttesen közvetlenül fenyegető rendkívüli veszély elhárítása érdekében szándékosan és ésszerűen okoznak kárt, áldoznak fel egyes vagyontárgyakat, fordítanak a veszély elhárítására rendkívüli kiadásokat.

Annak, hogy a károkozás ésszerű legyen, két alapfeltétele van, mégpedig

- a fenyegető kár jelentősen meghaladja a veszély elhárítása érdekében okozott kárt, illetve a veszély elhárítására fordított rendkívüli kiadásokat;
- a veszélyhelyzet más módon nem hárítható el és a tett intézkedések megfelelnek a jó hajózási/tengerész gyakorlatnak.

A közös hajókárnál – mint a szükséghelyzet speciális eseténél – a hajózás sajátosságaiból következően minden esetben legalább két személy – a hajó és a rakomány tulajdonosának – vagyonát fenyegető veszélyről van szó, ezért a közös hajókár lényege a közös biztonság (common safety) érdekében az egyes veszélyeztetett tárgyak feláldozásából eredő károknak és a veszély elhárítására fordított szükséges költségeknek a veszélyeztetett érdekek arányában való viselése, azaz a veszélyeztetett tárgyak tulajdonosai közötti felosztása. Közös hajókárnál csak veszélyeztetett tárgyról lehet szó, mert mind a

hajó, mind pedig a rajta lévő vagyontárgyak, vagyis a rakomány, egyaránt veszélyeztetettek. A közös biztonság másik oldala így a közös veszély (common peril).

A közös hajókár fogalmába tipikusan azok a szándékos és észszerű cselekmények tartoznak, amelyek a hajó és a rakomány megmentésére irányulnak (pl. a rakomány vagy annak egy részének vízbedobása a hajó könnyítése érdekében, a hajó szándékos partra futtatása, a hajó gépeinek túlterhelése).

A közös hajókár, amint láthatuk, nem vízi közlekedési baleset, hanem csak kárviselési és elszámolási forma, azonban természetesen kapcsolódik a vízi közlekedési balesethez. Itt merül fel ismét a közös hajókárt kiváltó esemény fogalma is. A közös hajókárt nem közvetlenül a vízi közlekedési baleset váltja ki, hanem a vízi közlekedési baleset elkerülésére vagy következményeinek mérséklésére tett intézkedések, így például a lékesedés maga víziközlekedési baleset, de a lékesedést követően könnyítés érdekében a rakomány vízbedobása (jettison) már közös hajókárt kiváltó esemény.

A közös hajókárt kiváltó esemény során az egyes veszélyeztetett tárgyak feláldozásával kétség kívül kárt okoznak és a kártérítés általános szabályai⁴ szerint aki másnak jogellenesen kárt okoz, köteles azt megtéríteni. Ez a kártérítés. Szükséghelyzetben – és következésképpen a közös hajókárt kiváltó esemény során is – azonban a károkozás nem jogellenes, azt a jog engedi, ezért kártérítést a tulajdonos nem követel-

het. Ez az oka, hogy közös hajókárnál a feláldozott vagyontárgy tulajdonosa nem kártérítésre, hanem kártalanításra tarthat igényt.

Az is a közös hajókárnak a hajózás sajátosságaiból és a közös biztonságból eredő speciális vonása, hogy a feláldozott veszélyeztetett vagyontárgy tulajdonosának járó kártalanítás összege nem azonos annak értékével, hanem azt az összes feláldozott vagyontárgy értékének és a veszély elhárítására fordított szükséges költségek összegéből az adott vagyontárgy értékére jutó értékarányos összeggel csökkentik. Ennek indoka az, hogy ellenkező esetben a tulajdonos kimaradna a károk értékarányos viseléséből, vagyis míg a megmentett vagyontárgyak tulajdonosainak vagyona értékarányosan csökkenne, a feláldozott vagyontárgy tulajdonosáé a teljes kártalanítás révén nem.

A vízi közlekedésről szóló 2000. évi XLII. törvény szerint a közös hajókár elszámolására abban az esetben kerül sor, ha azt valamelyik érdekelt fél kezdeményezi.

Ugyancsak a vízi közlekedésről szóló 2000. évi XLII. törvény 68. § (3) bekezdése szerint az elszámolás módjára és feltételeire a közös hajókárt kiváltó esemény bekövetkezésének helyén általánosan alkalmazott nemzetközi szabály az irányadó. Ez a nemzetközi szabály a tengeren az általánosan elfogadott és a legtöbb állam belső jogában mögöttes jogként alkalmazott nemzetközi szokvány a York-Antwerpeni Szabályok (YAR – York-Antwerp Rules).

A York-Antwerpeni Szabályok alapján – ugyancsak szokványként – a főbb nemzetközi vízi utakon is kidolgozták a közös hajókára vonatkozó szabályokat, így a Dunára a dunai hajózási vállalatok igazgatói konferenciája az 1990. évben fogadta el a Dunai Közös Hajókár Szabályokat, a Rajnán pedig a Rajnai Hajóregiszterek Nemzetközi Szövetsége (IVR – Internationale Vereinigung des Rheinschiffsregisters, International Association the Rhine Ships Register)⁵ az 1979. évben fogadta el a hasonló, azóta többször felülvizsgált rajnai szabályokat (IVR – Havarie Grosse Regeln).

A DÁF külön rendelkezik a közös hajókarról, megfogalmazta annak fogalmát, ugyanakkor, a kárfelosztással kapcsolatos eljárást a Dunai Közös Hajókár Szabályok körébe utalta.

A HÁSZ a közös hajókára nem tér ki, mivel közzététele időpontjában ezzel a megoldással a Dunán nem éltek, a közös hajókár fogalmát pedig belső jogunkban csak később állapította meg az azóta már hatályon kívül helyezett hajózásról szóló 1973. évi 6. törvényerejű rendelet.

10. Összefoglalás

Az Egyezmény hatálybalépésével bekövetkező valamennyi változásnak egy rövid tanulmányban való részletes ismertetését a szerző nem tűzte ki célul, szándéka kimerült abban, hogy felhívja a figyelmet a fontosabbnak ítélt változásokra és ezen belül a belvízi hajózást illetően kifejezetten új (vagy korábban feledésbe merült) jogintézményekre.

4 A Polgári Törvénykönyvről szóló 1959. évi IV. törvény, 309. §

5 Új nevén: Nemzetközi Belvízi Hajózási Kölcsönös Érdekképviselési és Európai Belvízi Biztosítási és Hajónyilvántartási Szövetség (International Association for the representation of the mutual interests of the inland shipping and the insurance and for keeping the register of inland vessels in Europe)

Dr. Horváth Ferenc

VISSZAEMLEKEZÉS

2006-ban jubiláló magyar vasútvonalak

A 2006-os év a magyar vasútvonalak jubileuma szempontjából eseményekben dús, gazdag esztendő. Így számos, 1856-ban, 1881-ben és 1906-ban forgalomba helyezett hazai vasút ünnepelheti fennállásának 150., 125. és 100. évfordulóját.

150. éves jubileumukat ünneplő vonalak

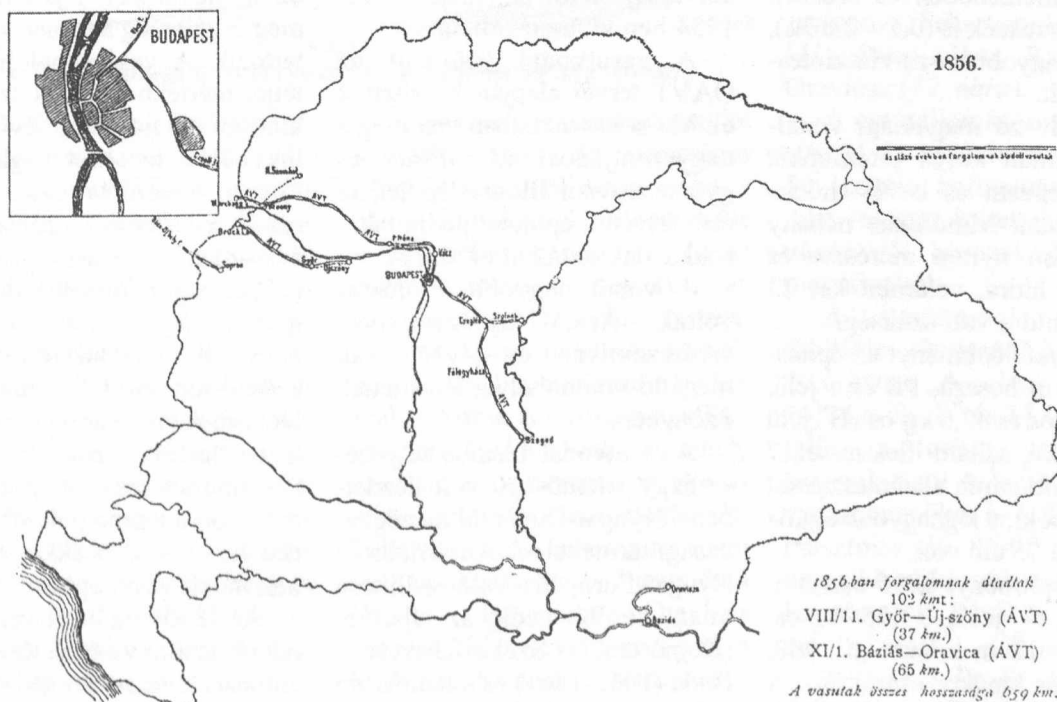
A 150. éves évfordulóját ünneplő két vasút, a Győr – újszónyi és a Bázias – Jessenova – oraviczai (1. ábra) mindig nagy jelentőségű vonal volt nemcsak a hazai, hanem a nemzetközi forgalom szempontjából is.

Győr – Újszöny vonal

A Győr – Újszöny közötti 37,0 km hosszú vasutat 1856. augusztus 10-én nyitották meg, folytatása volt az előző évben üzembe helyezett Bruck (Királyhida) – Győr közötti vonalnak. Az osztrák területen haladó szakasz Bécsig vezetett és így összeköttetést teremtett a Dunántúl nyugati része és az osztrák birodalom egyre növekvő vasúthálózatával (2. ábra). Később a MÁV által épített és 1884-ben forgalomba helyezett Bp. Kelenföld – Újszöny vonal csatlakozása folytán Budapestet és Bécsset összekötő második nemzetközi vonallá vált, 1920 után pedig az egyetlen nyugat felé vezető vasúti fővonal lett.

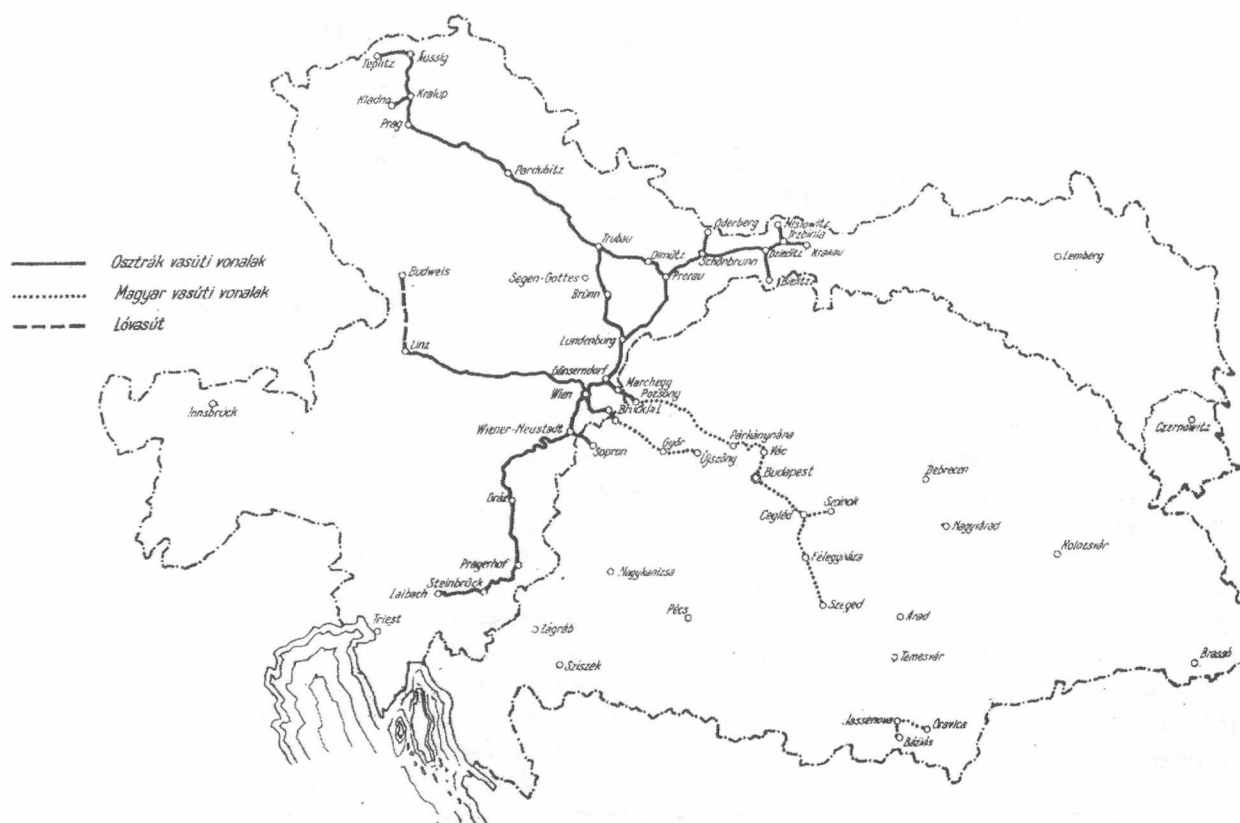
A vasút építését a Bruck – győrihez hasonlóan a Cs. kir. szab. Osztrák Államvaspálya Társaság (OÁVT) fejezte be. Az Osztrák Államvasúttól visszakapott vonal építését a Bécs – Győri Vasúttársaság ugyanis pénzügyi nehézségei miatt nem tudta folytatni, így az építkezés jogát eladta az OÁVT-nek, amelynek a megfelelő anyagi feltételei megvoltak.

A vasútvonal sík terepen, nem nagy távolságra a Dunától délre eső területen épült. Vonalvezetése síkvidéki jellegű volt, ennek megfelelően nagy sugarú íveket (1000–5680 m) és hosszú egyenes szakaszokat lehetett építeni (2–6 km hosszú, sőt egy 12 km-es



1. ábra

Az 1856. év végéig forgalomba helyezett hazai vasútvonalak



2. ábra

Az Osztrák – Magyar Monarchia vasúthálózata 1856. év végén

egyenes rész is volt). Ez a körülmény kedvezően hatott a későbbi vonalkorszerűsítéseknel, mert ezen a szakaszon kevés nyomvonal-módosítást kellett végrehajtani. Kismértékűek és rövidek voltak az emelkedőben és esésben lévő pályarészek is (0,1 – 2,8 %), a vasút nagyobb része vízszintesben haladt.

A kedvező magassági vonalvezetés miatt kevés földmunkát kellett végezni és kevés műtárgyat építeni. Mindössze néhány kis nyílású nyitott átereszre és boltozott hídra, valamint két 23 m-es vashídra volt szükség.

A pályafelépítményt az építéskor 5,69 m hosszú, PBV.I.r. jelű, 34,65 kg-os és 32,6 kg-os „B” jelű vassínekből, szilárd illesztéssel, 7 illetve 8 db talpfa alátámasztással alakították ki, a legnagyobb aljköz 87, illetve 75 cm volt.

A felépítményt 1896-ban 8 m hosszú „c” jelű, 33,25 kg-os, 1905-ben 12 m hosszú „J” jelű, 42,8 kg-os sínekre cserélték. A második világháború után a felépítményt átépítették 48 és 54, majd 60 kg-os sínekkel. A kitérők

kezdetben tolösínesek voltak, később a sínrendszernek megfelelő típusú gyökkötéses, jelenleg 54 és 60 kg-os rugalmas váltókkal.

A vasútvonalnak ezt a szakaszát még az első világháború előtt kétvágányúsították, majd 1932-1934-ben villamosították.

A vasútvonal épületeit az OÁVT tervei alapján készítették el. Ma is használatban van még a nagyszentjánosi (3. ábra) és győrszentiváni állomás épület, az ácsi felvételi épületet pedig lakásokká alakították át (4. ábra).

A vonal nagyobb állomásai voltak: Ács, Nagyszentjános, Győrszentiván és Győr, csak megálló-rakodóhelyet létesítettek Szönyben.

A vasútvonal üzembe helyezése nagy jelentőségű volt kezdetben a Nyugat-Dunántúl mezőgazdasági termékeinek Ausztriába és Nyugat-Európába való szállítása miatt, később pedig az Újszöny (Komárom) – Székesfehérvár – Buda (1860-1861) és a Komárom – Budapest (1884) vonalak megnyitásakor az egész ország vasúti közlekedése szempontjából.

Báziás – Jessenova – Oravicza vonal

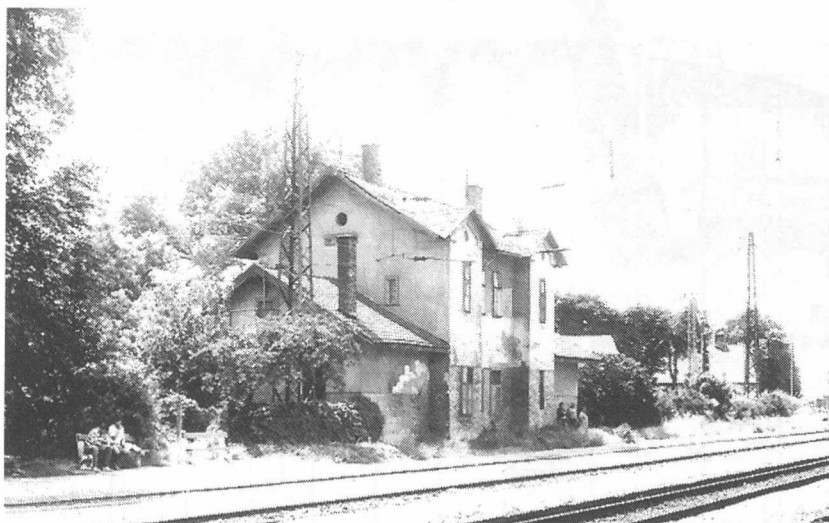
A másik 150. éves jubileumát ünneplő vasútvonal a Báziás – Jessenova – oraviczai, amelyet 1856. november 1-jén nyitottak meg és jelenleg a román vasúthoz tartozik. A vasútvonal létesítése teljes mértékben annak az osztrák kincstár tulajdonába lévő, hatalmas bányakincseket magában rejtő szén, vasérc és rézbányáknak, óriási kiterjedésű erdőségeknek és gazdag mezőgazdasági területnek, az egyre jobban fejlődő vasiparnak köszönhető, amelynek nagy mennyiségű termékeit el kellett juttatni felhasználási helyeikre. Az ország útjai, így a déli területére vezető közutak is közismerten rossz állapotúak voltak, ezért a legmegfelelőbb szállítási eszköznek az akkor fejlődésnek indult vasút építése volt.

Az 1850-ben jóváhagyott osztrák birodalmi vasútépítési terv tartalmazta a Pest – Szeged – Temesvár – Báziás vasútvonal államköltségen való kiépítését. (1850. és 1855. évek között ugyanis az osztrák



3. ábra

A nagyszentjánosi felvételi épület (jelenlegi felvétel)



4. ábra

Ács állomás lakássá átalakított korábbi felvételi épülete (jelenlegi felvétel)

rák kormány saját költségén építette a Monarchia vasúthálózatát.) A tervezett vasútvonalnak azonban 1854-ig csak a Pest – Szeged szakaszát sikerült elkészíteni. A vonal további részének építése műszaki nehézségek (a szegedi Tisza-híd létesítése), de főleg a kormány anyagi gondjai miatt lassan haladt. Ezért hozott az osztrák Kereskedelmi Minisztérium olyan döntést, hogy előbb csak a Bázias – Jessenova – Oravicza vonalszakaszt kell elkészíteni és zsákvonalként üzembe helyezni, hogy ha nem is az ország belseje felé, de legalább a Dunán keresztül megindulhasson a nagyobb mértékű vasúti szállítás. Az Osztrák Államvasút meg is kezdte ennek a vonalnak az építését.

A kincstárnak azonban gondot jelentett a nagy, de veszteséges bánati birtok kezelése és a vasútépítés költségének előteremtése is. Így helyesebbnek látta, ha az egész birtokot, a bányákkal, az üzemekkel és az épülő vasúttal együtt magánvállalatnak, a hatalmas tőkével rendelkező Cs. kir. szab. Osztrák Államvaspálya Társaságnak (OÁVT) adja el, amely azonban csak nevében viselte az állami szót, valójában magánvállalkozás volt. A társaság az átvett vasútépítkezéseket befejezte és a Bázias – Jessenova – Oravicza vonalat 1856 november 1-jén, a közbenső Szeged – Temesvár – Jessenova szakaszt pedig a következő két évben, 1857 és 1858-ban üzembe helyezte.

Az üzembe helyezett vonal Bázias – Jessenova része síkvidéki jellegű, hosszú egyenesekkel, nagy sugarú ívekkel, kis emelkedőkkel (max. 5,1 %) épült. A Jessenova – Oravicza szakasz nagyobb része viszont hegyvidéki jellegű (5. ábra), sok kisebb sugarú ívvel (145-400 m), nagyobb emelkedőkkel (max. 8,7 %).

A földmunka kialakításakor az alépitmény koronaszélességét 4,90 – 5,50 m-ben állapították meg, a rézsút 1:1 és 1:1,5-es hajlással képezték ki, de a sziklabevágásokban ennél meredekebb rézsú is volt. Az ágyazat oldalát a szűk sziklabevágásokban kőréteggel támasztották meg, és az alépitmény felső szintjét helyenként 15 cm vastag kőrakattal erősítették meg (6. ábra).

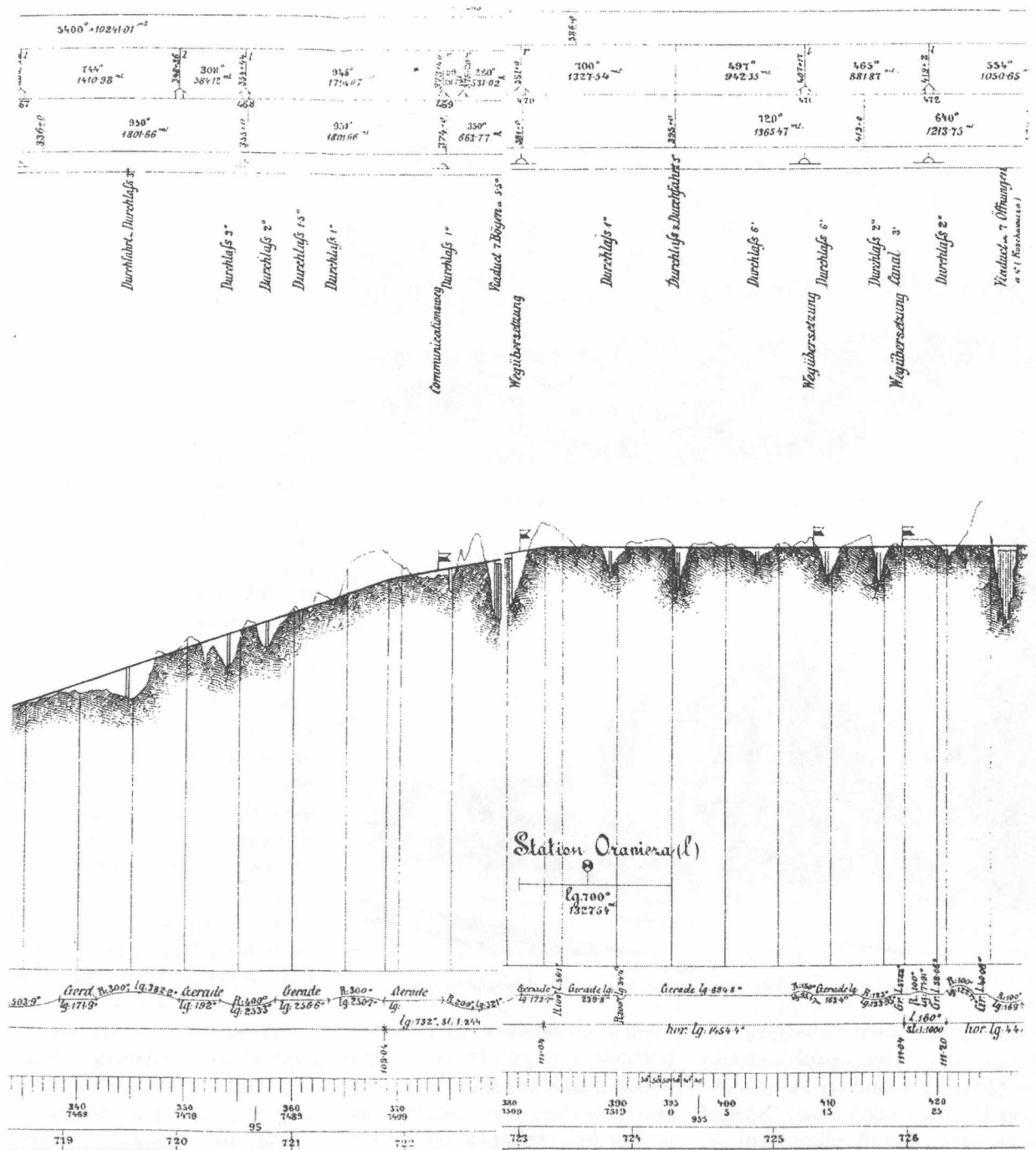
A vizek átvezetéséhez sok műtárgy épült. Több kisebb és közepes méretű (0,5 – 8,0 m) nyílt átereszt (7. ábra), boltozott hidat (8. ábra) és fahidat létesítettek. Ezeken kívül épült néhány rövidebb, több hosszabb vashíd, közülük egy a Kis-Karason (25,2 m) (9. ábra) és Oravicza előtt egy hétnyílású viadukt (10. ábra).

A vasútvonal állomásai: Jessenova, Fehértemplom, Bázias (11. ábra), Jám, Rakosdia és Oravicza (12. ábra).

A vasútállomásokon az átmenőn kívül két-három rövid, 30-50 tengely befogadására alkalmas vágányt építettek, később a vágányok hosszát és számát megnövelték.

A vasútvonal építésekor többféle sántípust használtak: 26,6 kg-os „A”, 36,1 kg-os „c”, 36,9 kg-os „F” és 37,0 kg-os „g” jelű vassíneket, amelyeknek hosszuk 5,69 és 6,00 m volt. A vágánymezőket 6-7 db talpfa támasztotta alá, 86-95 cm-es legnagyobb aljközszel, és szilárd illesztéssel. A későbbi sínseréknél „r”, GII”, „C” jelű, 33,0 , 37,2 , 34,5 kg-os acélsíneket építettek be.

A vasútvonal épületeit részben az Osztrák Államvasút –



5. ábra

Az Oravica állomást megelőző és követő pályaszakasz hossz-szelvénye

Délkeleti Vasút, részben az Osztrák Államvaspálya Társaság tervei alapján készítették el. Nagyobb állomás épületet emeltek Jessenován (13. ábra), Fehértemplomnál (14. ábra), Báziáson (15. ábra) és Oraviczán (16. ábra). Valamennyi állomáson épült raktár és az üzem ellátásához több más épület.

125 évvel ezelőtt, 1881-ben megnyitott vasútvonalak

125 évvel ezelőtt, 1881-ben a MÁV nem helyezett üzembe új vasútvonalat. Három neves vasúttársaság – a Szamosvölgyi, a Nyitravölgyi és az Arad-Körösvideki (későbbi nevén Arad-Csanádi Egyesült Vasút) viszont ebben az évben nyitotta meg egy-egy fontos vonalát (17. ábra).

Apahida – Dés vonal

A Szamosvölgyi Vasúttársaság első vonalát Apahida és Dés között (47 km) 1881. szeptember 15-én helyezte üzembe (18. ábra), de a vasút megépítésének terve már több, mint három évtizeddel korábban felmerült. A Szamosvölgyében építendő Kolozsvár – Dés – Sztarmár vonalat tartalmazta Széchenyi István gróf 1848-ban közzétett javaslata is. 1868-ban

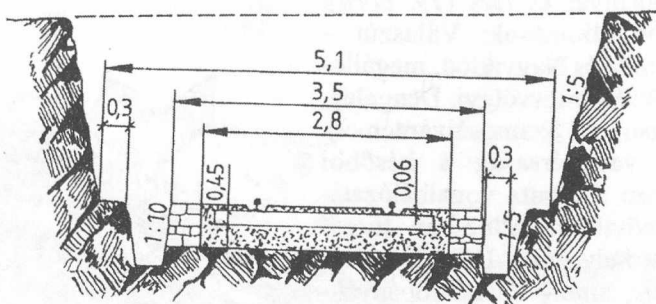
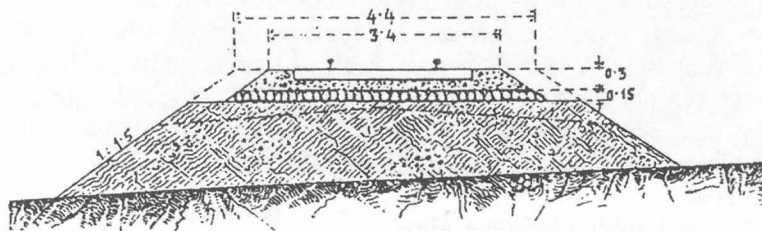
erdélyi birtokosokból alakult társaság kért előmunkálati engedélyt először lóvasút építésére Kolozsvár és Szamosújvár köz. Az 1868-ban megalakult Szamosvölgyi Vaspálya Társulat már alakulásának évében előmunkálati engedélyt szerzett a Kolozsvár – Dés – Szatmár és Dés – Beszterce vonalakra, sőt 1869-ben az engedélyezési terveket is benyújtotta. A vasútépítés elsősorban az anyagiak hiánya miatt nem kezdődött el, és csak akkor mozdult ki a holtpontról, amikor báró Bánffy Dezső vármegyei főispán javaslatára a társaság úgy döntött, hogy a vasútvonalat mellékvonalként, egyszerűbb felépítménnyel, kevés létesítménnyel építi meg. Ezt követően új vasúttársaság alakult 1880-ban Szamosvölgyi Vasút néven. Ez a társaság kapta meg az engedélyt az 1880. XXXII. törvénycikk alapján és kezdte meg az építkezést 1880. június 29-én.

A vasút 14 hónap alatt elkészült és 1881. szeptember 15-én

átadták a forgalomnak. Az építkezésnél nagy könnyebbséget jelentett, hogy jöllehet az engedélyezéskor az 1880-as HÉV törvény még nem lépett életbe, mégis számos könnyítést engedélyeztek a vasúttársaság részére a felépítmény, az épületek és egyéb be-

rendezések elkészítésénél. A társaság az államtól 300 ezer Ft értékű sínt is kapott törzsrészesvények fejében.

A felépítmény fektetésénél 23,6 kg-os, „eI” jelű vassíneket használtak. A 6,5 m hosszú síneket 8 db kisebb méretű talpfával tá-



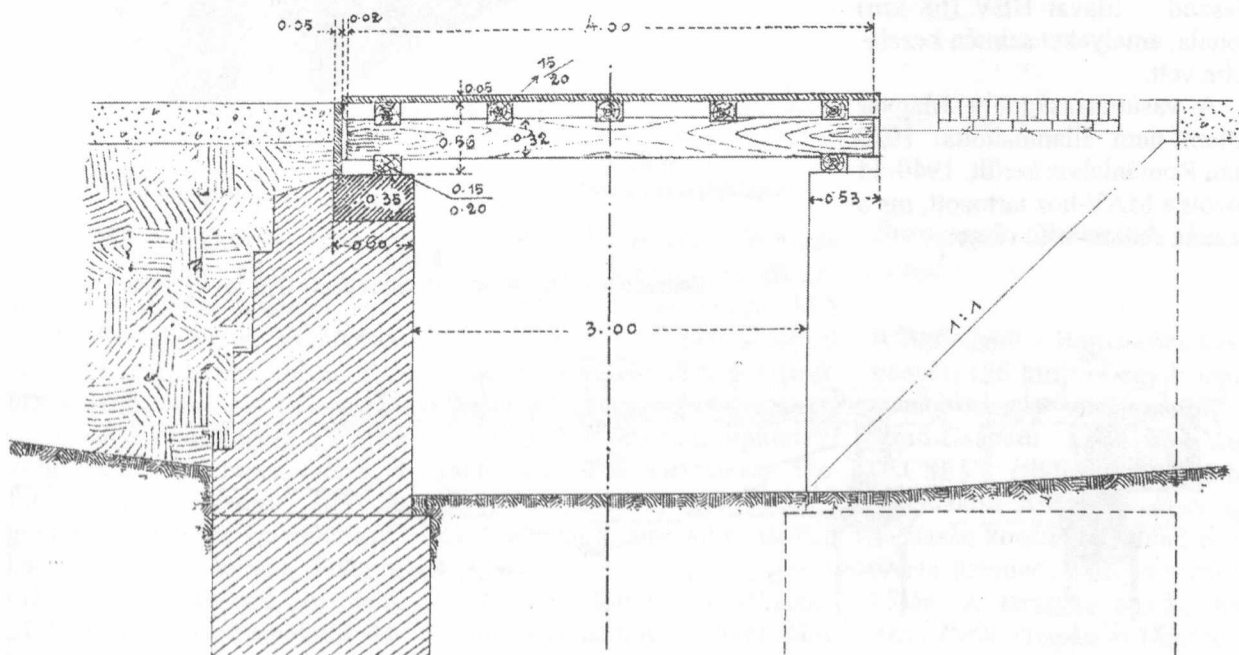
6. ábra

Az alépítmény kialakítása a Jessenova – Oravicza szakaszon

Újult átvezés 3.0 m nyíl.

Közismetszet.

Oldalnézet.



7. ábra

3,0 m nyílású nyílt átvezés

masztották alá, az illesztés szilárd volt, a legnagyobb aljköz 82 cm.

A vasút felépítményét 1920-ig – amíg a vonal Magyarországhoz tartozott – nem cserélték ki, a kopott, törött síneket 22,3 kg-os „I” jelű és 23,6 kg-os „i” jelű sínekkel pótolták. Három nagyobb, 74,0 nyílású vashíd és több kisebb műtárgy építésére volt szükség. Épületeit a vasúttársaság egyedi tervek alapján készítette, nagyobb felvételi épületet létesítettek: Apahidán, Szamosújváron és Désen.

A vonal több vágányos állomásai voltak: Apahida, Szamosújvár és Dés (19. ábra). Kisebb állomások: Válaszút – Bonchida és Nagyiklód, megállóhelyek: Szamosvölgyi, Dengeleg, Alsózsuk és Szamosújvárnémeti.

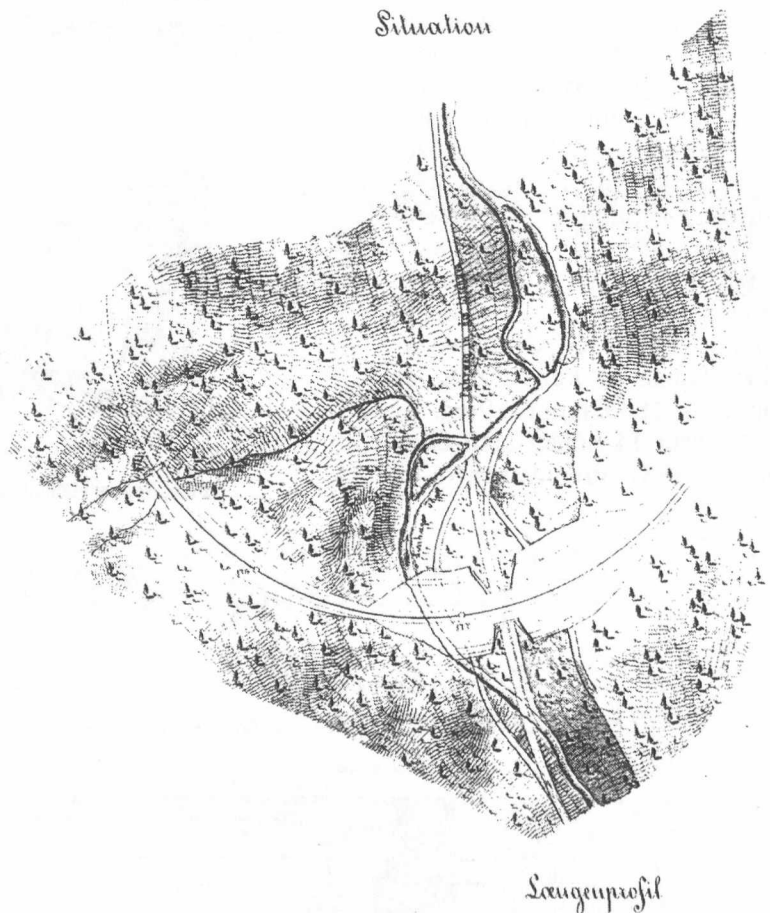
A vasúttársaság a későbbi években folytatta vonalhálózatának bővítését. 1882-ben forgalomba helyezte a Dés – Dészakna vonalat, amely a dési sóbányához vezetett. 1886-ban megnyitotta a Dés – Beszterce, 1890-ben a Dés – Zsibó – Zilah, 1898-ban a Beszterce – Borgóprund vonalakat. Saját vasúthálózatának hossza így 254 km lett, amihez csatlakozott még a Zsibó – Nagybányai (78 km) és a Bethlen – Naszód – Illavai HÉV (68 km) vonala, amelyeket szintén kezelésébe vett.

A vasúttársaságot a Magyar Állam nem államosította. 1920 után Romániához került. 1940-44 között a MÁV-hoz tartozott, ma a Román Államvasút része.

Nyitra – Nagytapolcsány vonal

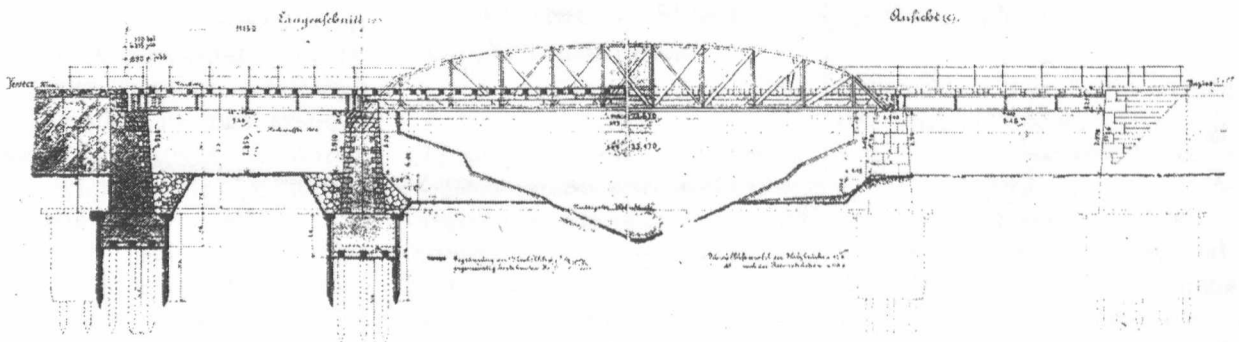
A Nyitra és Nagytapolcsány közötti vasútvonal építési engedélyét magánszemélyekből összeállt társaság kapta meg, akiknek az engedélyokmány alapján joguk volt részvénytársaságot alapítani, részvényeket kibocsátani és az engedélyt átruházni az Osztrák Államvaspálya Társaságra (OÁVT). Ez meg is történt, így az építkezés az OÁVT irányításával

és pénzügyi segítségével ment végbe. A korábban már megépített Nyitra környéki vasútvonalak (Nagysurány – Ivánka – Nyitra) és az 1884-ben megnyitott Nagytapolcsány – Nagybélicz vonal is az OÁVT tulajdonába került, ezért 1887-ben ezekből Nyitravölgyi Vasút néven új társaságot alapítottak (20. ábra), amely új, közös engedélyokmányt kapott. A vasúttársaságot külön néven tartották nyilván, de



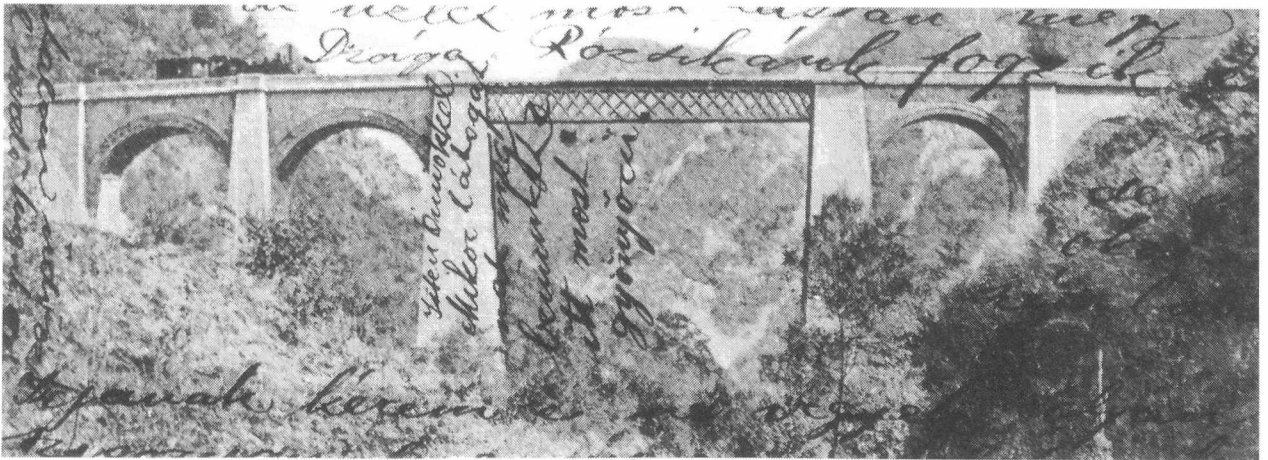
8. ábra

Boltozott híd a Jessenova – Oravicza vonal 177/8 szelvényében

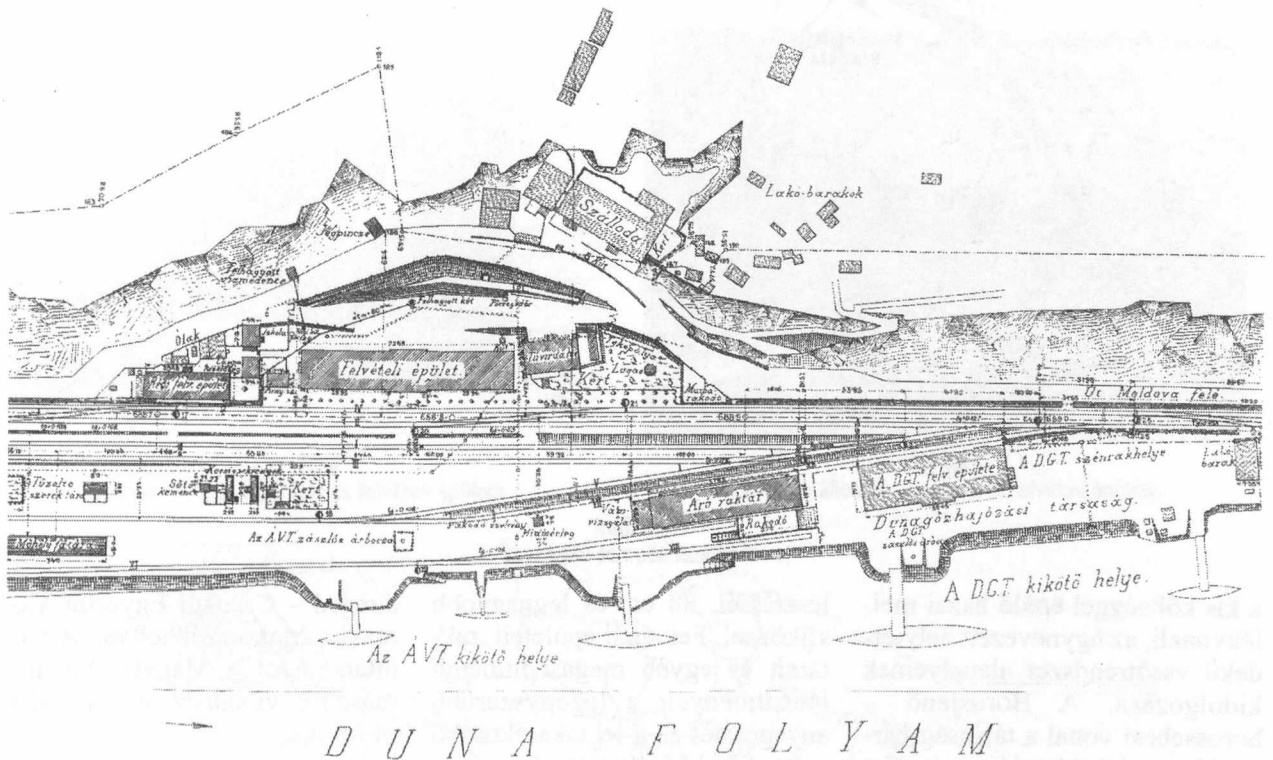


9. ábra

25,2 m hosszú vashíd a Kis-Karason



10. ábra
Az Oraviczi viadukt



11. ábra
Bázis állomás vágányhálózata

az OÁVT érdekkörébe tartozott és vele együtt államosították 1891. január 1-jei hatállyal.

A 34,0 km hosszú vasútvonalat 1881. szeptember 16-án nyitották meg.

A vasútvonal végéig a Nyitra völgyében, sík terepen haladt, a folyót nem keresztezte. Így nagyobb földmunkát és műtárgyakat nem kellett építeni. Felépítményét 7,5 m hosszú „m” jelű, 21,75 kg/m tömegű sínekből alakították ki, lengő illesztéssel. A 7,5 m-es vágánymezőt 10 db talpfa támasztotta alá, a legnagyobb

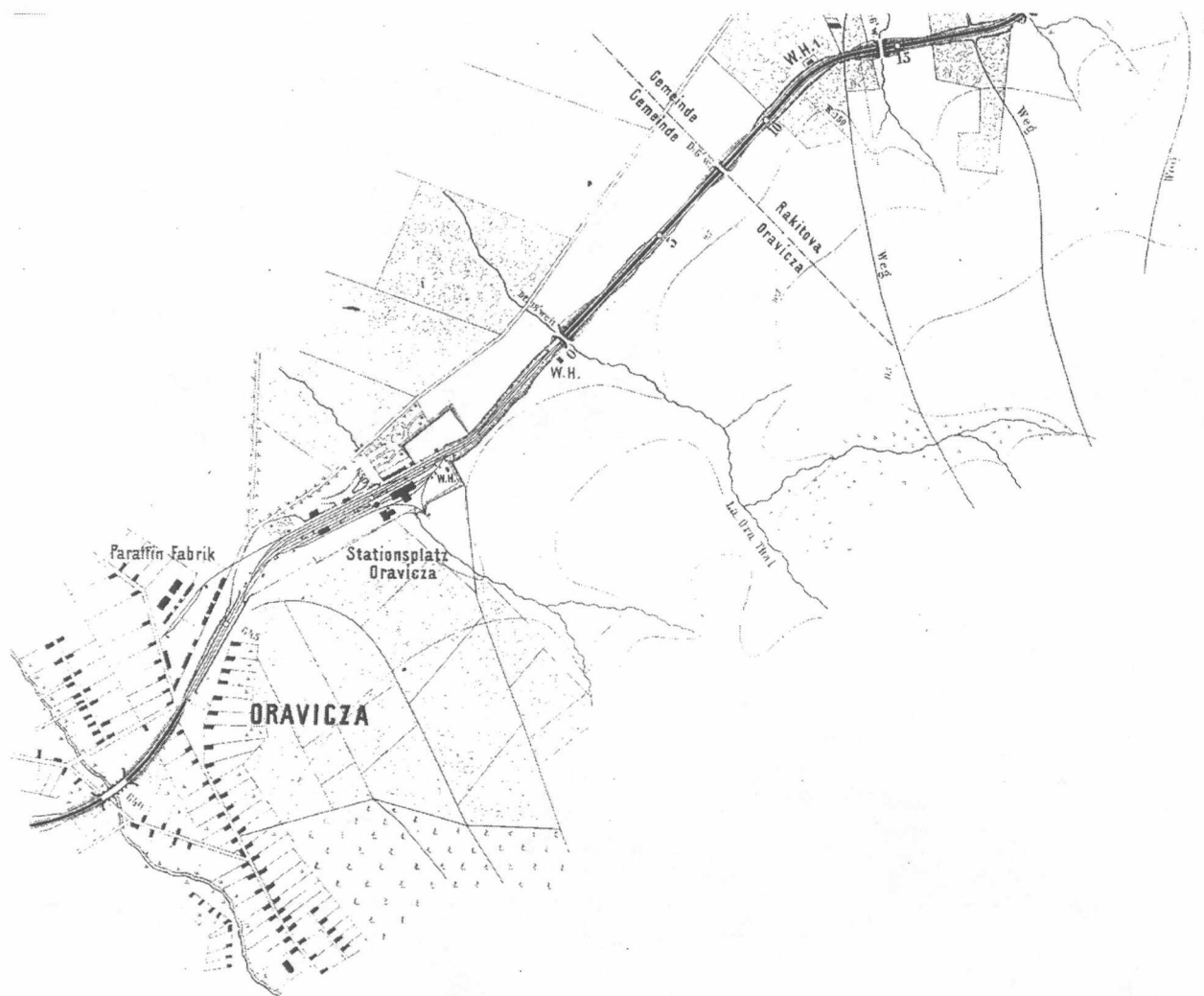
aljtávolság 78 cm volt. 1905-ben 9 m hosszú, 33 kg/m tömegű, „r” jelű, 1913-tól 12 m hosszú, 34,5 kg/m tömegű, „c” jelű sínekkel végezték a felépítmény korszerűsítését.

Nagyobb felvételi épületek, raktárak épültek Sarlókajsza, Üzbég, Kálmánfalva, Nyitraludány és Nagytapolcsány állomásokon (21. ábra).

A vonal állomásai: Sarlókajsza, Üzbég, Kálmánfalva, Nyitraludány és Nagytapolcsány, megállóhelyei: Csekely, Vicsápapáti és Szomorlovászi.

Borosjenő – Borossebes vasútvonal

A Borosjenő – Borossebes vasútvonalat (26 km) az egyik legnevesebb magyar vasúttársaság, az Arad-Csanádi Egyesült Vasút (ACSEV) elődje, az 1875-ben megalakult Arad – Körösvölgyi Társaság kezdte el építeni, és helyezte üzembe 1881. szeptember 25-én. A társaság elnöke báró Atzél Péter főispán és főmérnöke Boros Béni, a magyar vasútépítés legnevesebb alakjai közé tartoztak. Boros Béni nevéhez fűződik



12. ábra
Oravicza állomás vágányai

a kis költséggel épülő hazai mellékvonali, az úgynevezett helyiérdekű vasúttrendszer alapelveinek kidolgozása. A Borosjenő – borossebesi vonal a társaság harmadik vasútépítkezése volt. Ezt megelőzően már üzembe helyezték az Arad – Pankota (22. ábra) majd a Pankota – Borosjenő (63 km) vonalat és ezt követően még közel 300 km hosszú vonalhálózatot (23. ábra).

A vasútvonal a Fehér – Körös völgyében, sík területen haladt, így nem kellett nagyobb földmunkát végezni és nagyobb műtárgyakat építeni.

Felépítményét 7,5 m hosszú, „e₁” jelű, 23,6 kg/m tömegű acélsínekből építették (24. ábra) (az „e₁” sín elődje az ugyancsak 23,6 kg/m tömegű „e” jelű még vas sín volt), vágánymezőnként 9 db talpfával alátámasztva, lengő il-

lesztéssel, 88 cm-es legnagyobb aljközszel. Felvételi épületeit, rak-tárait és egyéb magasépítményi létesítményeit a legegyszerűbb anyagokból és a legtakarékosabb méretekkel készítették el.

A vasútvonal állomásai: Bosorjenő, Bokszeg-Bél, Repszeg és Borossebes, megállóhelyei: Famand és Barza voltak.

Az Arad – Körösvölgyi Vasúttársaság 1893-ban egyesült az Arad – Csanádival és „Aradi és Csanádi Egyesült Vasúttársaság” néven folytatta működését, amely nemcsak a meglévő vonalak üzemeltetésére, hanem újak építésére is kiterjedt. A társaság tulajdonában lévő teljes vonalhossz 385 km volt.

A trianoni békeszerződés következtében a társaság vonalának nagyobb része Romániához került. Magyarországa maradt 129 km, amelyből megalakították a

Szeged – Csanádi Egyesült Vasutakat, Makó székhellyel. A vasúttársaságot a Magyar Állam a második világháború után államosította.

2006-ban jubiláló, 100 éves helyi-érdekű vasutak

Az 1906-os esztendő a magyarországi helyiérdekű vasutak hosszának növekedése szempontjából rendkívül sikeres volt. 366 km normál és 151 km keskeny nyomtávolságú helyiérdekű vonalat helyeztek üzembe.

A normál nyomtávolságú vasutak megnyitási napjai:

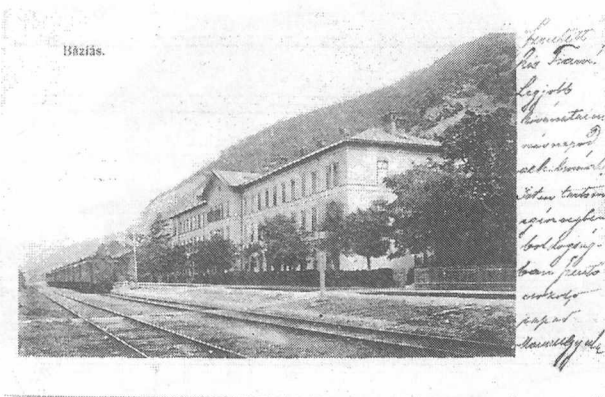
1906. január 4. az Orosháza – Szentes – Csongrádi HÉV üzembe helyezte épülő vonalának első szakaszát az Orosháza – Szentes közötti, 40,9 km-es vonalrészre. A társaság folytatta építési munká-



13. ábra
Jessenova állomás vágányai és felvételi épülete



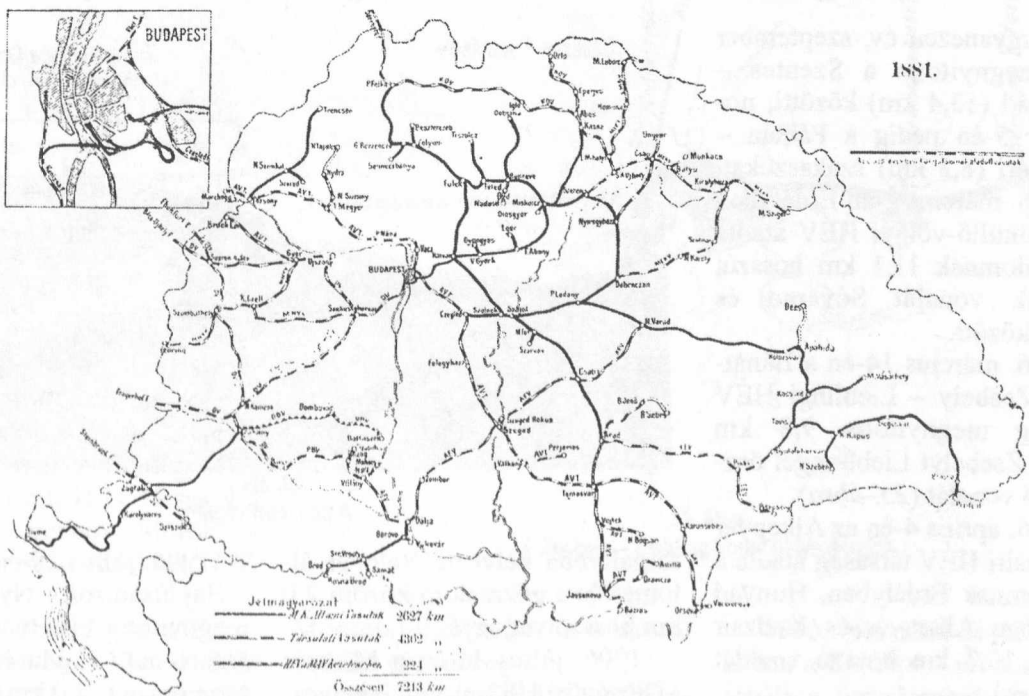
14. ábra
Fehértemplom állomás vágányai és felvételi épülete



15. ábra
Bázias állomás vágányai és felvételi épülete



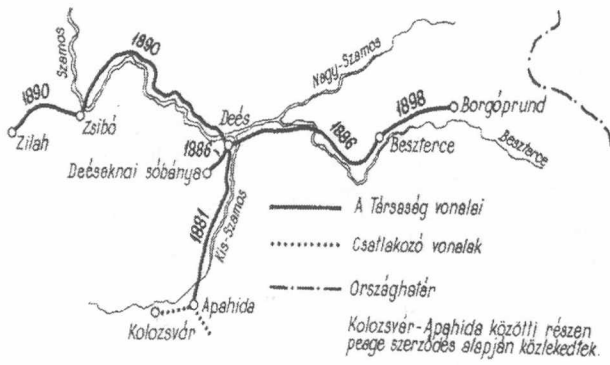
16. ábra
Oravicza állomás vágányai és felvételi épülete



A *vopolje—samáci vonal* (20 km) a nyilvános teherforgalomnak átadott. 1881-ben *forgalomnak átadott* 107 km. IX/15. *Apahida—Deés* (SzVV) 37 km. IX/16. *Nyitra—Nagyatörcsöny* (ÁVT) 34 km. IX/25. *Borosjenő—Borosszécs* (AKV) 26 km.

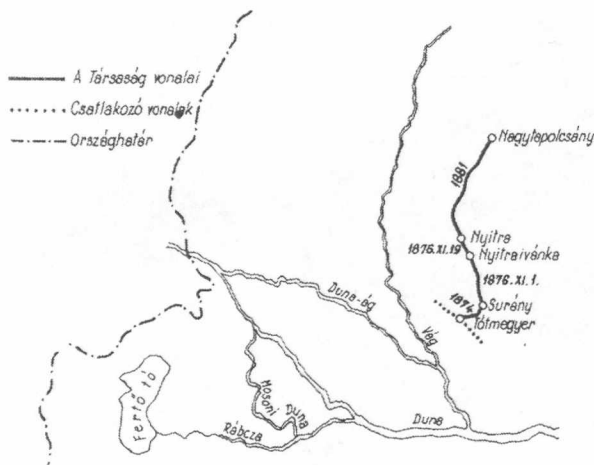
17. ábra
A magyar vasúthálózat 1881. év végén

20. Szamosvölgyi Vasút.

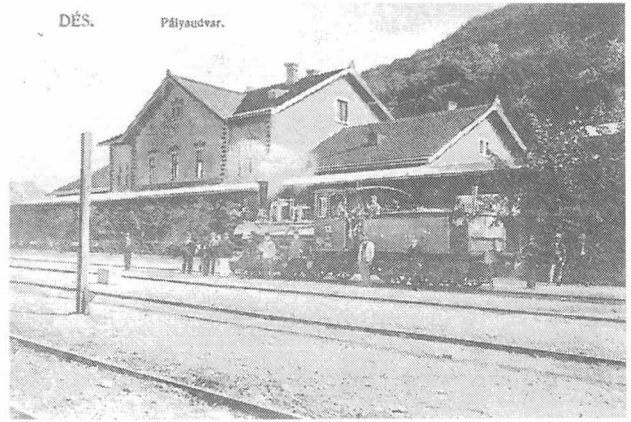


18. ábra
A Szamosvölgyi Vasút vonalai

Nyitravölgyi Vasút.



20. ábra
A Nyitravölgyi Vasút vonalai



19. ábra
Dés állomás



21. ábra
A Nagytapolcsányi vonal III. osztályú felvételi épülete

ját és ugyanezen év, szeptember 2-án megnyitotta a Szentés – Csongrád (13,4 km) közötti, november 5-én pedig a Fábián – Zoltántéri (8,5 km) szakaszokat.

1906. március 2-án Erdélyben a Kisküküllő-völgyi HÉV átadta a forgalomnak 11,1 km hosszú, második vonalát Sóvárad és Parajd között.

1906. március 14-én a Bánátban a Zsebely – Lieblingi HÉV társaság megnyitotta 9,8 km hosszú Zsebelyt Lieblinggel összekötő vonalát (25. ábra).

1906. április 4-én az Alkenyér – Kudzsiri HÉV társaság átadta a forgalomnak Erdélyben, Hunyad megyében Alkenyér és Kudzsir közötti 13,3 km hosszú vonalát (26. ábra).

1906. június 12-én az egyik legjelentősebb, a Dráva – Száva közén építkező Körös – Belovár – Verőcze – Barcsi HÉV társaság



22. ábra
A pankotai vágány

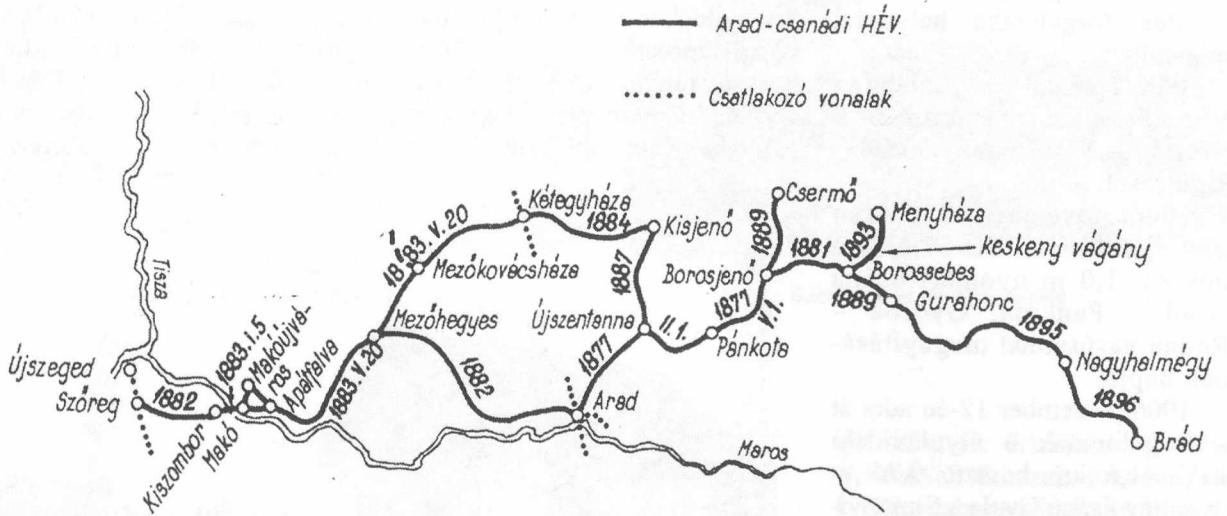
forgalomba helyezte Belovár állomás és a gőzmalom közötti 2,0 km hosszú vágányát.

1906. július 11-én a Miskolc – Diósgyőri HÉV üzembe helyezte a városban átvezető 8,3 km-es villamosított vágányát, amelyet később közúti vasúttá minősítették át.

1906. július 29-én a Debrecen – Hajdúsámson – Nyírbátor HÉV megnyitotta első vonalát, amely Debrecen Hajdúsámsonnal kötötte össze (22,0 km).

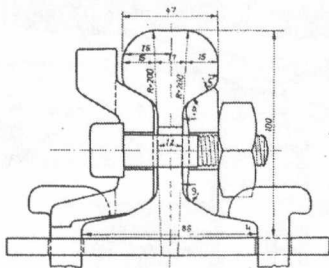
1906. október 20-án adták át a forgalomnak az Óssi – Váradvelencei HÉV 3,6 km hosszú Óssipuszta – Váradvelence

Arad - Körösvidéki HÉV; (1881-től:) =
Arad - Csanádi HEV.

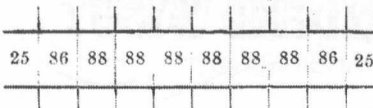


23. ábra

Az Arad - Csanádi Egyesült Vasúttársaság vonalhálózata



7,50 m h. sín alatt
sínenként 9 drb talpfa



24. ábra

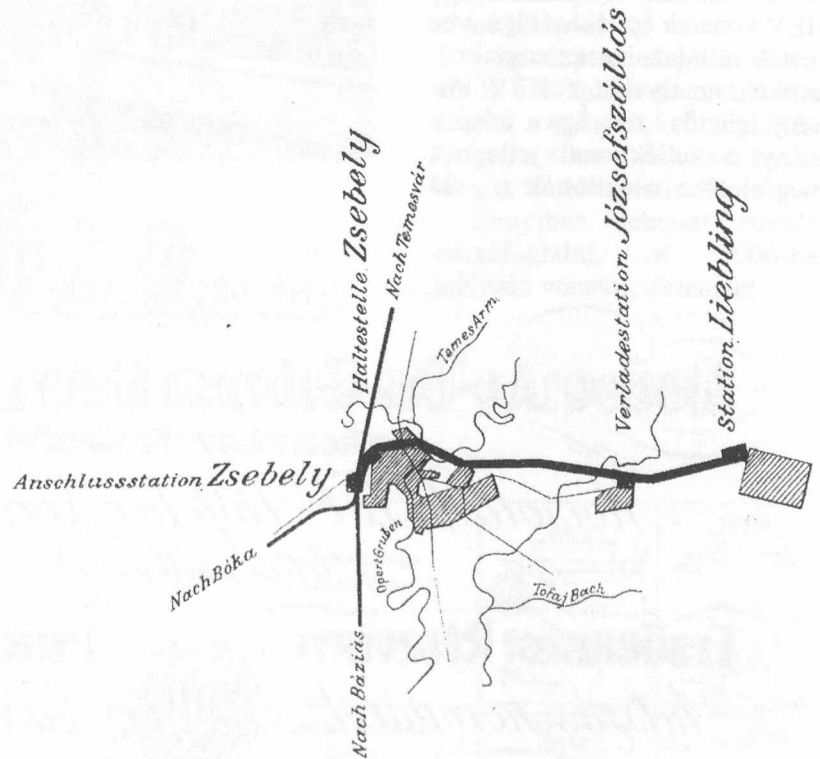
Az „el” jelű, 23,6 kg tömegű sín és a 7,5 m
hosszú vágánymező alj-beosztása

összekötő vágányt, amelynek Nagyvárad teherforgalma szempontjából volt jelentősége.

1906. október 23-án helyezte üzembe a Temes és Somogy vármegyei Egyesült HÉV társaság a Balatonhoz vezető Siófok - Mocsolád vonalát (73,3 km) (27. ábra).

1906. október 27-án a Felvidéken, a Pöstyén - Verbói HÉV megnyitotta 11,2 km hosszú, Pöstyén - Verbó közötti vonalát.

1906. november 4-én a Miskolc - Mezőcsáti HÉV üzembe helyezte Mezőnyékládháza és



25. ábra

A Zsebely - Liebling vonal helyszínrajza

Mezőcsát közötti 20,7 km hosszú vonalát (28. ábra).

1906. december 19-én, a Felvidéken, a Losonc - Gácsi HÉV megnyitotta 9,5 km hosszú vasútját Losonc és Gács között (29. ábra).

1906. december 21-én a Bácskában a Zombor - Óbecsei HÉV átadta a forgalomnak vonalának első részét Zombortól Turjáig (69,6 km), a következő évben fejezték be az Óbecséig tartó szakaszt.

1906. december 24-én a legjelentősebb hazai HÉV társaság a Dunántúli HÉV üzembe helyezte Körmen és Saal közötti 48,7 km hosszú vonalát.

A keskeny nyomtávolságú vasutak forgalomba helyezési időpontjai:

1906. április 4-én nyílt meg az 51,6 km hosszú Szatmár – Bikszád K.V. 0,76 m nyomtávolságú vasút.

1906. november 1. az Arad – Hegyaljai K.V. 57,6 km hosszú, 1,0 m nyomtávolságú Arad – Pankota, Györök – Radna vasútvonal megnyitásának napja.

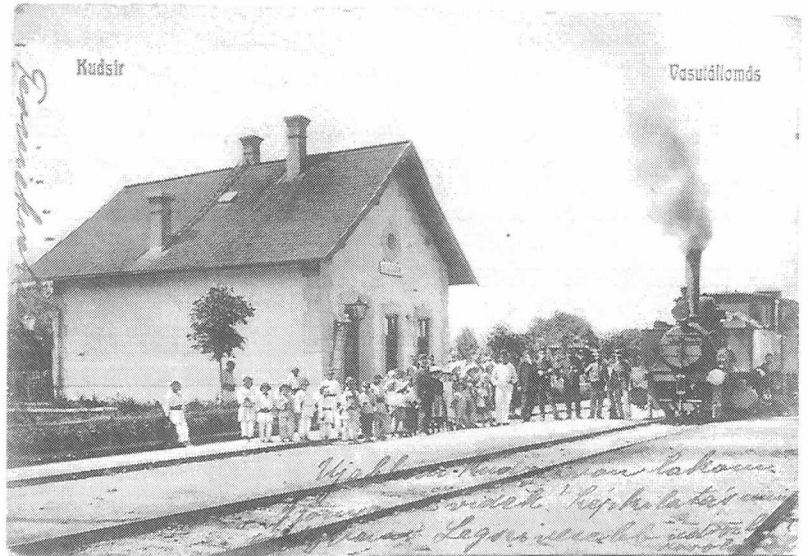
1906. december 12-én adta át a forgalomnak a Gyulavidéki K.V. 41,6 km hosszú, 0,76 m nyomtávolságú Gyula – Simonyifalva vonalát.

A normál nyomtávolságú HÉV vonalak építésénél igénybe vették mindazokat az engedélyeket, amelyeket a HÉV törvény lehetővé tett. Így a felépítést a mellékvonali jellegnek megfelelően alakították ki, 94

%-ban 8 és 9 m hosszú, 23 kg-os „i” jelű sínekből. Alig több, mint 20 km volt az egyéb rendszerű, 20,0 kg/m tömegű „n” jelű, 24,92 kg/m tömegű „k” jelű, 34,5 kg/m tömegű „c” jelű sín. Az építéskor a síneket mellékvonali méretű 2,20 – 2,30 m hosszú faaljakkal támasztották alá, és nagyjából homokos bányakavicsba ágyazták.

A keskeny nyomtávolságú vágányoknál 10,9, 13,74 és 15,7 kg/m-es síneket használtak.

A műtárgyak és az épületek MÁV – HÉV szabványtervek alapján készültek. Szinte valamennyi épületfajtára volt érvényes szabványterv. Ezek között megtalálhatók az I., II., III. és IV. osztályú felvételi épületek (30. ábra), irodával és váróhelyiség-



26. ábra
Kudzsir állomás

No 03710 SZ

MOCSOLÁD-TAB-SIÓFOKI HELYI ÉRDEKŰ VASUT
RÉSZVÉNYTÁRSASÁG

Mocsolád-Tab-Siófoker Localeisenbahn
Actiengesellschaft.

EISÖBBSÉGI RÉSZVÉNYE
hét száz koronáról

PRIORITÄTS-ACTIE
Zweihundert Kronen

Ezen részvény tulajdonosa részére mindazon jogok biztosítottak, melyek a Mocsolád-Tab-Siófoki helyi érdekű vasut részvénytársaság elsőbbségi részvényesit az engedélyokirat és a kormány által jóváhagyott alapszabályok értelmében megilletik.

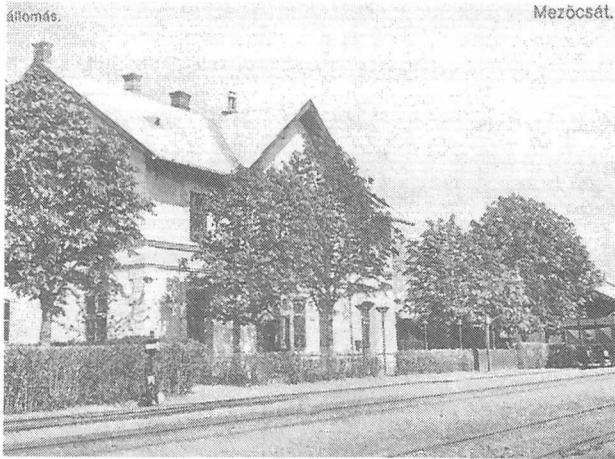
Dem Besitzer dieser Actie werden alle jene Rechte zugesichert, welche den Besitzern der Prioritäts-Actien der Mocsolád-Tab-Siófoker Localeisenbahn Actiengesellschaft im Sinne der Concessions-Urkunde und nach den Bestimmungen der von der Regierung genehmigten Statuten zukommen.

Budapest, 1906. évi október havában.

MOCSOLÁD-TAB-SIÓFOKI HELYI ÉRDEKŰ VASUT
RÉSZVÉNYTÁRSASÁG.

MOCSOLÁD-TAB-SIÓFOKER LOCALEISENBahn
ACTIENGESELLSCHAFT.

27. ábra
A Mocsolád – Tab – Siófoki HÉV elsőbbségi részvénye



28. ábra
Mezőcsát állomás felvételi épülete



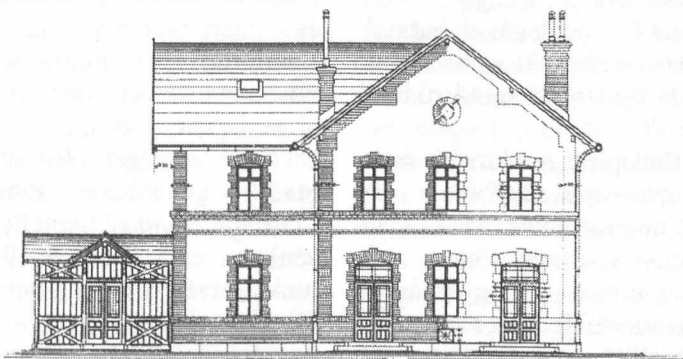
29. ábra
Gács állomás felvételi épülete

M. KIR. ÁLLAMVASUTAK.

II-OD OSZT. FELVÉTELI ÉPÜLET.

HELYI KÖZBENŐ VÁRUTAK
... sz. szabványterv.

HOMLOKZAT.



30. ábra
II. osztályú HÉV felvételi épület szabványterve

gel bővített őrházak, őrbódék, nyíltvonali őrházak, raktárak, rakodók, gabonaszínek, árnyékszékek, kutak, fűtőházak, szertárak, pályafenntartási raktárak és őrházi melléképületek.

Szabványterv alapján alakították ki a különféle nagyságú állomások vágányait, a megállóhelyeket, a rakterületeket és a széntereket is (31. ábra).

Ennyiben lehetett röviden összefoglalni, a 2006-ban jubiliáló vonatok történetét.

Vonattalálkozásra berendezett közbenső		
Vonattalálkozásra berendezett vízvételező		
Végső és mozdonycserélő		

36 tengelyes HÉV-állomások vágányhosszai

Vonattalálkozásra berendezett közbenső állomás		
Vonattalálkozásra berendezett vízvételező állomás		
Végső és mozdonycserélő állomás		

50 tengelyes HÉV-állomások vágányhosszai

31. ábra
36 és 50 tengelyes HÉV állomások szabványosított vágányhossza

Varga Károly

KIÁLLÍTÁS

Beszámoló az Automobil 2005 járműipari szakkiállításról

Bevezetés

A nemzetközi rangsorban is *előkelő helyen áll* Magyarország legjelentősebb *autóipari kiállítása*, amelyen minden páratlan évben bemutatkoznak a világmárkák képviselői. A *Budapesti Autószalon* magas presztízserértékű szakkiállítás, amelyet programjában jegyez az autógyártók nemzetközi szövetsége az OICA is. A budapesti közönség itt csodálhatta meg a világmárkák legújabb modelljeit, és itt válogathatott a piac legszélesebb kínálatából.

Az *Automobil 2005* – a Budapesti Autószalon a Hungexpo Budapesti Vásárközpontban 31 ezer négyzetméteren 8 ország 215 kiállítójának részvételével *zajlott le*. A most először 9 napig nyitva tartó *kiállításon* szinte *minden* – a hazai piacon forgalmazott – *márka képviselője* jelen volt. Köztük *először állt* a Szalon *közönsége* elé a Cadillac, Corvette, Chevrolet, Dacia és a Ssangyong.

A *nagy visszatérők* a Porsche csoport és a Suzuki. A Suzuki kereskedői a Grand Vitara sikereinek learatására készültek, de az új *Swift* teljes választéka (beleértve a dízelt) is *kint volt a standon*.

A Citroen új, felsőkategóriás modellje, a *lenyűgöző „C6”* az Autószalonon mutatkozott be *először* a magyar közönségnek. A Renault többek között az új *Clio* harmadik generációs *darabjaival*, illetve a *Wind koncepció autóval* vázolta fel a már elérhető és a kisé távolabbi jövőt vásárlóinak.

A Mazda is számos figyelemre méltó modellel, például a *Mazda6* változatokkal *lépett szín-*

re. A Nissan a 2006-os tavaszi piacra gondolva egyengette az elegáns vonalvezetésű, négyféle erőművel kínált *Note* útját. Budapestre jött a Kia Rio, és a vadonatúj *Kia Magentis* szedán is.

Az Opel és a Chervorlet minden olyan *újdonságot elhozott* a Szalonra, amelyet először a *frankfurti közönség* láthatott 2005-ben. Az új „Peugeot 1007” könnyed formavilágával, barátságos belső terével és változtatható belső hangulatával mindenkit *elvarázsolt*.

A Budapesti Autószalon érdekes *ipartörténeti színpoltja* a „100 éves a magyar autógyártás” *gyűjtemény* volt, amely a hazai márkák pályafutását, a magyar járműgyártás mérföldköveit mutatta be.

A kiállítás *szakmai partnerei* a Magyar Gépjárműimportőrök Egyesülete (MGE) és a Magyar Gépjárműipari Szövetség (MGSZ), *fő támogatója* pedig a K&H Lízingcsoport volt. A következőkben – a teljesség igénye nélkül – a személygépkocsik, a forgalmazók és a gyártók közül ismertünk néhányat.

A Fiat „Grande Punto” személygépkocsik

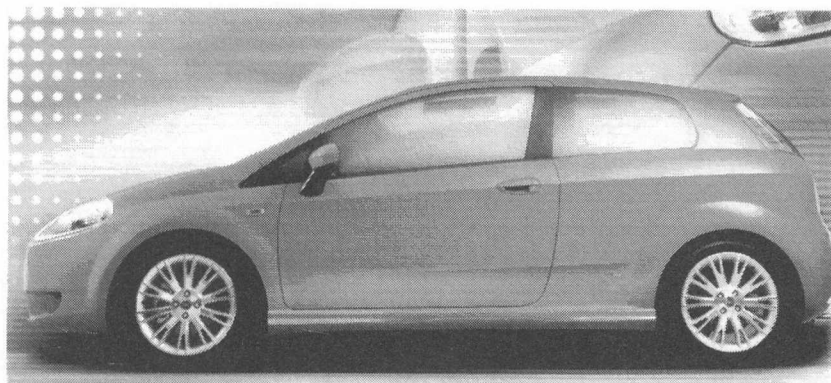
Az Autószalon „*Fiat standján*” a számtalan érdekes program mellett a legendás „600”-as 50. születésnapjára készült jubileumi modell, a „Seicento Jubileum”, az ötletes megoldásokkal teljebbélcélű jármű, az „Idea”, az intelligens négykerék-meghajtással futó „Panda 4×4”, a rallyváltozattal megjelenő „Stilo”, a legendás olasz design

megteremtő „Croma”, és különleges meglepetés a „Grande Punto” várta az érdeklődőket. Látható volt még a sokoldalú Fiat Panda alapjaira épített egyedi bemutatóautó is, amely narancs színű fényezéssel és különleges belső térrel készült, mindössze egy példányban.

A „Lancia” két modellel *képviselette* magát: a szenvedélyes és extravagáns „Ypsilon-Bicolorral”, valamint a luxus és elegancia megtestesítőjével, a „Lancia Thesissel”.

Igazi csemegét jelentett a harmadik generációs Punto, a „Grande Punto”, amellyel hazánkban első ízben találkozhatunk. Látványtervei az Italdesign-Giugiaré és a Centre Stile Fiat együttműködésében születtek. Kifinomult íveit, lekerekített formáit az 1950-es évek sportautói ihlették. (1. ábra)

Gyártása során minőségi anyagokat használtak fel, miközben a részletek kidolgozására maximális figyelmet szenteltek. Vérpezsdítő vezetési élményt ígér a *kétféle benzin- és a négyféle dízelüzemű* erőforrás, amelyek kiváló teljesítményt nyújtanak, fogyasztásuk alacsony, károsanyag-kibocsátásuk pedig megfelel az Eurp 4-es normáknak. Három- és ötajtós változatai további kivitelben lesznek elérhetők: az „Active” a fiatalabb vezetőknek, a Dynamic a jóleső izgalom megszállottjainak, az Emotion a gazdagabb felszereltségre és kiemelkedő kényelemre vágyóknak, a Sport pedig a kiugró teljesítmény szerelmeseinek készült. Mindehhez nem kevesebb, mint 13 szín-



1. ábra
A Fiat „Grande Punto“ személygépkocsi

variáció és 12 féle belső kárpitozás társul, hogy az egyedi megjelenés lehetősége még nagyobb teret kapjon.

A Grande Punto biztonság tekintetében is kiemelkedik kategóriájából, hiszen az Euro-NCAP tesztnél öt csillagot kapott. Ez persze nem olyan meglepő, hiszen méreteivel a kategória felső határát súrolja. A Grande Punto frontális ütközési teszteken 85%-os eredménnyel végzett. Az oldalütközési próbák során 98%-os eredményt ért el, és így érdemelte ki mind az öt csillagot.

A kivételes komfort a *külső méreteknél* (hossz 403 cm, szélesség 168 cm, magasság 149 cm, tengelytávolság 251 cm) is köszönhető. Az erő szerény fogyasztással párosul, és a 47,8 kW-os (65LE) 1,2 8V és az 56,7 kW-os (77LE) 1,8 V *benzinüzemű*, valamint az 55,2 kW-os (75LE), illetve 66,2 kW-os (90LE) 1,3 Multijet és a 95,7 kW-os (130LE) 1,9 Multijet dízel erőforrások választéka szintén egyedülálló a kategóriában.

A Suzuki Swift teljes választéka az Autószalonon

A három és ötajtós Swift modellek GS és GLS felszereltséggel, 1,3-as és 1,5-ös motorral, gyönyörű színekben – bíborpiros gyöngy, karibi kék, tűzpiros – várták a két hétvégén is nyitva tartó vásár látogatóit. Az igaz újdonságot a *dízelmotoros Swift*, a *Swift Sport* és a ralibajnok *Swift Super 1600 jelentette*.

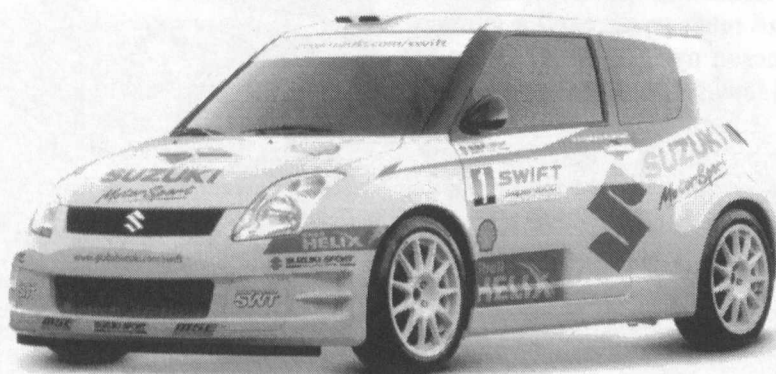
A 2005. márciusi premier után az eladási listák élére ugrott Swift *teljes választékkal* szerepelt az Autószalonon. Az igazi *újdonságot* az októbertől rendelhető *dízelmotoros Swift* jelentette: az 1248 köbcenti hengerűrtartalmú *DDiS motor* az egyik legkorszerűbb a piacon. A közvetlen befecskendezésű motor maximális *teljesítménye* 68 kW (92LE) 5800 fordulat/percnel, a gépkocsi *végsebessége* 165 km/h.

A Suzuki standján találkozhatunk a *Swift Sport prototípusával* is, amelynek szériagyártása 2006 első felétől kezdődik majd *Esztergomban*. A Swift 1,6 literes *motorral* szerelt sportváltozata 92 kW (125LE) *teljesítményre* képes. A két vezérműtengelyes, 16 szelepes motor maximális teljesítményét 6800-as fordulatonál adja le. A lökettérfogatot a hengerek löketének növelésével hozták fel 1586 cm³-re, a kompresszióviszonyt pedig 11:1-re növelték. (2. ábra)

A *gépkocsi kizárólag háromajtós kivitelben készül*, de ez egy sportautó esetében nem meglepő. A Swift Sport a spoiler mellett a hátsó lökhárítóból kétoldalt kiüremkedő vastag kipufogóvégeket is kapott. A széria 16-os és az opcionális 17-es felnik igazi sportkocsihoz méltóan töltik be a kerékjáratokat. Felnimérettől függően 195/50 vagy 195/45-ös méretű gumikkal szállítják majd a gépkocsit.

A Swift Sport hasmagassága nem változott, de a *futóművet* a sportosabb, határozottabb vezethetőség érdekében számos ponton *megváltoztatták*. A lengéscsilapítók és a rugók átalakításával az első futómű 20, a hát 15%-al lett keményebb, a hátsó lengőkarokat pedig 30%-al erősítették meg. Az elektromos rásegítésű szervokormány szériatartozék. Előnyükre változtak a fékek: az első tárcsák átmérőjét 2,5 centivel növelték, a hátsó dobfeleket pedig tárcsafékre cserélték.

Az utastérben alumínium hatású műanyagokkal és valódi alumíniumból készített pedálokkal és lábtartóval teremtettek hamisítatlan sportos hangulatot. A Swift Sport belsejében is valamennyi részlet a technikai sportok világát idézi: sportülés, piros cérnával varrt bőr sportkormány, és a műszerek körüli krómozott gyűrűk tesztek teljessé a filíngét. A gépkocsi várható végsebessége 200 km/h.



2. ábra
A „Suzuki Swift Sport“ gépkocsi

A Renault személygépkocsi újdonságok

A Renault formatervezésének újabb remekműve mutatkozott be a magyar közönségnek a *Wind koncepcióautó* formájában a Budapesti Autószalonon. A 2+1 üléses, áramvonalas kabrió elnevezése nem véletlen, hiszen teljesítményének köszönhetően szélesben száguldhathatna az utakon. Az érzéki domborulatokkal és verseny pályás adottságokkal rendelkező gyöngyszem belsejében ergonómia és luxus uralkodik.

A harmadik generációs új Renault Clio nem számít a hagyományos kisautók közé, hiszen amellet, hogy nagyobb, tágasabb és dinamikusabb a kategóriában megszokottól, még takarékos és biztonságos is. Márkanévéhez híuen a biztonság terén is jeleskedik az új Clio, hiszen az EuroNCAP független töréstartesztjén a maximális öt-, a gyerekvédelem területén pedig négycsillagos minősítést szerzett. A széles kínálatnak köszönhetően minden vásárló a saját igénye és pénztárcája szerint alakíthatja ki autóját. (3. ábra)

Az új Clio rendkívül magas biztonsági szintet szavatol azon rendszereinek köszönhetően, amelyek megelőzik a vészhelyzeteket, a gépjármű tökéletes irányítását biztosítják, és segítenek megőrizni az ideális menetpályát.

A megelőzést szolgálja: az optimalizált alváz és karosszéria hozzájárul a gépkocsi kitűnő úttartásához; a keréknyomás-ellenőrző rendszer érzékeli a gumibroncsok nyomásváltozását, és erről tájékoztatja a vezetőt.

A korrigálást szolgálja: a nagyobb fékerőt a vészfékrásegítővel és elektronikus fékelosztóval ellátott ABS biztosítja; dinamikus menetstabilizátor ASR kipörgésgátlóval és CSV alulkormányzás-ellenőrző rendszerrel.

A védelmet szolgálja: a megerősített felépítmény és utastér; minden ülőhelynél legújabb generációs utasvédelmi rendszer



3. ábra

Az új Renault „Clio“ az év személygépkocsija

kortól és tesalaktól függetlenül; 2-8 légzsák; Isoflex gyermekülés-rögzítő rendszerrel felszerelt első utasülés és hátsó szélső ülések és minden korcsoporthoz alkalmazkodó gyermekülések.

A gépkocsi főbb méretei (cm-ben): hossz/szélesség/magasság 398,6/170,7/149,6; tengelytávolság 257,5; nyomtávolság (elől/hátul) 147,2/147,0.

A motorválaszték öt benzinesből és három dizelből áll. Ezek típusa/teljesítménye/kW/LE/ fordulatszám/percénél:

D4F 740/48(65)5500;
D4F 740/55(75)5500;
K4J 780/72(98)5700;
K4M 800 és
K4M 801/82(110)6000;
K9K 768/50(68)4000;
K9K 766/63(86)3750 és
K9K 764/78(106)4000.

A harmadik generációs Mazda MX-5 sportkocsi

A világ kedvenc nyitott tetős sportautójának harmadik generációs változata most mindazon tulajdonságok javított változatával mutatkozott be Európában, amelyek révén mindvégig megőrizte népszerűségét 16 év során. Így állítható, hogy az új MX-5 megőrizte elődjének érzelmekre ható vonzerejét tovább fokozva azt néhány fontos változtatással (4. ábra).

A jármű méretei csak annyira növekedtek, hogy megőrizze kompakt sportkocsi jellegű méreteit és tágasabb belső térrel magas szintű vezetési élményt biztosítson. Az új Mazda MX-5 nem csak méretében nőtt meg belül, de kényelmesebb és praktikusabb mint valaha.



4. ábra

Az új Mazda MX-5 sportkocsi

Súlycsökkentés a Mazda-féle gramm-stratégiával: az eredmény a harmadik generációs Mazda MX-5, amely mindössze 10 kg-mal nehezebb, mint a korábbi modell, annak ellenére hogy számos fontos ütközésbiztonsági elemmel bővült és a motorok hengerűrtartalma is nőtt.

Miközben egy merev és könnyű karosszéria-szerkezet kialakítására törekedtek, az is alapvetően fontos volt, hogy a sportkocsinak tulajdonított, jármű és vezető egysége érzetet továbbra is megtartsák. Az új Mazda MX5 a legközvetlenebb kapcsolat kialakítása érdekében szervorésegítésű, fogasléc kormányművet kapott. A járművet a 290 mm-es belső szellőzésű első féktárcsák és a 280 mm-es tömör hátsó féktárcsák fékezik le.

A sikeres MZR motor családból két benzínmotor tehető az új Mazda MX5 motorházteteje alá. Az *alpmotor* MZR 1,8 literes, amelynek maximális teljesítménye 93 kW(126LE) 6500 fordulat/perc-nél, az *erősebb* MZR 2,0 literes motor maximális teljesítménye pedig 118 kW(160LE) 6700 fordulat/perc-nél. Az alpmotorhoz a második generációs MX5-ből átvett és továbbfejlesztett *ötsebességes váltó* csatlakozik, míg az erőteljesebb motorral az új *hatsebességes manuális váltó* még nagyobb vezetési élményt jelent.

Az új járműben magas színvonalú *aktív és passzív biztonság* testesül meg. Az *aktív biztonsági* elemek közé sorolható, hogy kezelése és a kormányzás kiszámítható és jól irányítható, a hatalmas fékeket ABS, dinamikus stabilitás szabályozó (DSC) és kipörgésgátló (TCS) segíti.

A *gyalogosok védelme* szintén kiemelt figyelmet kapott az új Mazda MX-5 tervezésénél.

A Dacia Logan személygépkocsik

A Renault 489 millió eurót ruházott be a Dacia gyártóüzemébe annak érdekében, hogy az megfe-

ljen a legmagasabb szintű gyártási normáknak. A Dacia minden tekintetben követi a Renault csoport európai üzemeiben érvényben lévő gyártási és minőségellenőrzési eljárásokat. A Renault kiterjedt szervízhálózata ezentúl az új márka, a Dacia számára is biztosítja a megbízható háttérrel.

A *Logant* a Renault mérnökei a Párizs melletti Techno-centre-ban a Renault nemzetközi tervezőközpontjában *fejlesztették ki*. A Logan számos részegysége azonos a Renault-modellekével: így például a motor vagy a sebességváltó. Az autó ezen felül a Renault legújabb kutatásainak eredményeképpen született *padlólemezre épül*, ami a magas szintű kényelem és biztonság záloga. A gépkocsi *4-féle felszereltséggel* – Logan (alpjármű), Ambiance, Laureate és Laureate Plus – *készül*. (5. ábra)

A Logan már az első pillantásra megbízható és erőteljes autó benyomását kelti. Dinamikus vonalvezetése pedig modern megjelenést kölcsönöz a gépkocsinak, amelynek *főbb jellemzői* a következők.

Méretek (m-ben): hossza/szélessége/magassága 4,247/1,74/1,525; tengelytávolság (elöl/hátul) 1,48/1,47. *Ülések*: hosszirányban állítható első ülések, állítható magasságú vezetőülés gerincbeállításal; a hátsó ülőhelyek kellően szélesek ahhoz, hogy akár három személy is kényelmesen utazhasson. Az 510 literes *csomagtér* rendkívül tágas és minden igényt kielégít. A *biztonságról* a vezető és utasoldali első légzsákok és az ABS *gondoskodik*.

A Renault modellekben már bizonyított 1,4 MPI és 1,6 MPI benzínmotorok (Multi Point Injection – többpontos befecskendezés) *megbízhatóak*, tartósak, karbantartásuk minden körülmények között egyszerű. A *ki-sebbik motor* legnagyobb teljesítménye 55 kW (75LE) 5500 f/perc fordulatszám, a *nagyobbiké* pedig 64 kW (90LE) 5500 f/perc fordulatszám.

A *sebességváltó* típusa JH1 050 vagy JH3 050, a sebességfokozatok száma (előre) 5. *Felfüggesztés*: első McPherson három-



5. ábra
A Dacia Logan személygépkocsi

szög-alakú lengőkarral; hátsó programozott karakterisztikájú H-tengely. *Gépjárművédelem*: elektronikus indításgátló. *Fűtés-hűtés*: fűtés és 4 sebességes ventilátor; felszereltségtől függően levegő-visszaforgatás és/vagy léghőszívó.

A Chevrolet Spark városi kisautó

A General Motors (GM) 2002 végén alapította meg vegyesvállalatát a csőd szélén álló Daewoo autóval, így az amerikaiak kezébe került az anyacég összes típusának gyártási joga és néhány korszerűbb gyártóüzem is. A GM az elmúlt 3 évben megkezdte a Daewoo által tervezett és gyártott típusok forgalmazását a világpiacra. Európában azonban csak 2004-ben döntöttek a Daewoo márkanév megszüntetéséről, azért, hogy egy ismertebb névvel (Chevrolet) növeljék a vásárlók bizalmát, és egyértelműen különbséget tegyenek a régi modellek és az újabb típusok között.

Hazánkban a múlt év második felében került forgalmazásra a Chevrolet Spark városi kisautó, amely a Daewoo Matis utódja. Az új modell megjelenésében emlékeztet a népszerű elődre, de számtalan újdonsággal bővítették az autót, viszont az ára lényegesen nem változott. Például a biztonsági merevítéseket megerősítették, átalakították a műszerfalat és erősebb motort is kapott. (6. ábra)

A Spark két euró 4-es motorral kerül forgalomba: a 0,8 literes, három hengeres, hat szelepes teljesítménye 37,5 kW (51LE), az 1,0 literes, 4 hengeres, 8 szelepes teljesítménye pedig 47,8 kW (65LE).

A hátsó felfüggesztésnél a korábbi izolált összekötő helyett torziós rudat helyeztek be. Alapfelszerelés lett a dupla légzsák, a térdvédő párnázás és a három hátsó fejtám, valamint ötletes tároló helyeket alakítottak ki. Az orr kialakítása pedig ebben a for-



6. ábra
A Chevrolet Spark városi kisautó

mában az elsők között felel meg az új európai gyalogosbiztonsági előírásoknak.

A magas tetővonal a hagyományos autókhoz képest jelentősen megkönnyíti a be- és kiszállást. A stílusos beltér hangulatát a lekerekített formák, a tartós anyagok és a modern színek adják meg. A közepén elhelyezett műszerfal háttérszíne harmonizál az üléskárpittal, amely frissebbé és barátságosabbá varázsolja a belső teret. A hátsó ülésen utazók számára a belső fejtér és a kissé megemelt üléseknek köszönhetően jobb kilátás teszi komfortosabbá az utazást.

Az új Kia Rio személygépkocsi

Az új Kia Rio egy dinamikus, elegáns, kiváló minőségű autó,

amely mindenre kiterjedő biztonsági felszereléssel gondoskodik utasai nyugalmáról. Letisztult, jól áttekinthető műszerfala növeli a biztonságérzetet, a vezető a szoros értelmében „átlátja a helyzetét”. A vezetőülés magassága állítható, így tökéletes pozíció vehető fel.

Az új Kia Rio számos ötletes tárolási lehetőséget kínál, amelyek kényelmesebbé teszik az utazást. A 60:40 arányban elredönthető hátsó üléstámlák nagyban megnövelik a gépkocsi csomagtároló lehetőségeit. Az ABS, az elektronikus stabilitás szabályozó (EPS), továbbá a duplalégzsák, a függöny légzsákok, az aktív fejtámla, mind-mind a legnagyobb biztonságos utazást szolgálják. (7. ábra)



7. ábra
Az új Kia Rio személygépkocsi

Az új Kia Rio három új fejlesztésű, minden igényt kielégítő motorral kerül forgalomba. A két benzínmotor (1,6 l 16 CVVT és 1,4 l 16 V) egyaránt rendelhető 5-sebességes kézi váltóval, valamint 4-sebességes automata váltóval. A vadonat új 1,5 l Common Rail dízel motor változtatható geometriájú turbófeltöltő rendszerrel rendelkezik. Az előzőek sorrendjében a motorok legnagyobb teljesítménye (kW/LE/ fordulát/perc): 82,4/112/6000; 71,3/97/6000; és 80,9/110/4000.

A gépkocsi McPherson típusú elsőkerék felfüggesztéssel készül, amelyet egy merevítő lécs erősít, elősegítve a kormányozdulatokra való pontos reagálást. A hátsó futómű torziós tengellyel van felszerelve a stabil úttapadás és a gördülékeny vezetés érdekében. Az úthibák okozta rázkódást és a zökkenéseket 4 gáztöltésű lengéscsillapító tompítja.

A négy- vagy ötajtós változatban készülő gépkocsik főbb méretei (mm-ben): hossza/szélessége/magassága: 3990/négyajtós 4240/1695/1470.

A Hyundai Sonata autó főbb méretei (mm-ben): teljes hossza 4800, teljes szélessége 1832, teljes magassága 1475, tengelytávolsága 2730. A 2400 cm³ löketfogatú, DOMC típusú motor maximális teljesítménye 119 kW(161LE) 5800 fordulat/perc-nél. Gyorsulása (0-100 km/h-ra) 8,9 sec, legnagyobb sebessége 212 km/h, az 5-sebességes manuális váltóval szerelt gépkocsiknál. A sebességváltó lehet: 5-sebességes manuális vagy 4-sebességes félautomata.

A fékberendezés: kétkörös, hidraulikus, vákuumrészegítéssel, ABS-el, EBD-vel. Fékrendszer: elől 280 mm átmérőjű hűtött féktárcsa fékbetét kopásérzékelővel; hátul 262 mm átmérőjű tömör féktárcsa rögzítő fékkel, fékbetét kopásérzékelővel. Felfüggesztés: elől kettős kereszt lengőkaros stabilizátor rúddal; hátul több lengőkaros stabilizátor rúddal.

A Citroen „C6”, a felsőkategóriás gépkocsi

Bár a „C6” minden részletében modern autó, mégis magában hordozza a legendás ősök génjeit. Elég egyetlen pillantást vetni a kocsira, s máris nyilvánvaló, hogy arányai, stílusa és formai megoldásai szoros rokonságot mutatnak a pontosan 50 évvel ezelőtt bemutatott „DS”-szel. A DS-t annak idején hamar elilmsmerték; újszerű formaterve, korát jóval megelőző műszaki megoldásai példátlanul sikeressé tették. A C6 is nagymértékben épít az újító szellem hagyományaira: fedélzetén számtalan olyan technikai részletet találhatunk, amely ma még nagyon ritka az autópárhazban. (8. ábra)

A Head-up kijelző például a vezető elé, a szélvédő belső felére vetíti a legfontosabb vezetési és navigációs információkat. Ez azonban nem pusztán öncélú formai játék, hanem komoly biztonsági előnyökkel jár, hiszen a vezetőnek le sem kell vennie tekintetét az útról, ha látómezejében vetített információkra fókuszál. Szintén a Citroen C6 biztonságos vezetését szolgálja a sávelhagyásra figyelmeztető rendszer, amely a márka díjnyertes fejlesztése.

A C6 futóműve, a lengéscsillapítók és a rugózás elektronikus vezérlésű, aminek nem csupán a biztonság, hanem a kényelem terén is kézzel fogható előnyei vannak. A

C6 számítógépes vezérlésű felfüggesztése stabilabb, kiszámíthatóbb is. Jól illusztrálja a C6 vezető szerepét a Citroen-palettán a márka autóiiba első ízben beszerelt elektromos kézifék is, amelynek egyik előnye, hogy lehetetlen behúzza felejtetni, hiszen a jármű elinduláskor automatikusan old.

A kanyarkövető xenon fényszórók nemcsak nagyobb felületet terítenek be fénnel, hanem forduláskor arra világítanak, amerre az autó tart. A fénypárna elfordulásának gyorsasága igazodik a kerekék elfordulásának sebességéhez, azaz bármilyen gyorsan kanyarodunk is, a bevilágított felület mindig előttünk lesz.

A Citroen dízelmotorjai világszerte elismertek nagy teljesítményük, környezetbarát üzemmódjuk és csekély fogyasztásuk miatt. E paletta csúcsmodellje került a C6-ba: a 2,7 literes V6-os hengere rendezésű erőforrás 153 kW-os (208LE). E dízelmotorhoz és a másik V6-oshoz (három literes benzines) 158,2 kW-tal (215LE) hatfokozatú automata váltó tartozik. A Hdi-motorral szerelt autókkal természetesen szériafelszerelés a részecskeszűrő is, amelynek köszönhetően a környezet terhelésének mértéke drasztikusan csökken.

A gépkocsi három felszereltségi szinten készült: C6 alapjármű, C6 Pallas és C6 Exclusive.



8. ábra
A Citroen „C6”-os luxusgépkocsi

A Volvo V70-es a biztonságos kombigépkocsi

A Volvo V70 kombi egy igazi kifinomult autó, sportos természettel. Itt bőven van hely a családnak és a barátoknak, munka- és sporteszközöknek, a mindennapi élet és a hétvégi kirándulás valamennyi kellékének egyaránt. A sofőrt a vezetőülésben minden irányban tökéletes kilátás várja, az ülés szinte körülöleli a testét. Lábát kényelmesen kinyújthatja, a kormány, a váltókar azonban nyújtózkodás nélkül elérhetők. A kapcsolók is jól kézreesnek, és minden ott van, ahol az ember várja. (9. ábra)

A biztonságos kombi – eredeti Volvó találmány – amely a V70-ben egészen új értelmet kapott. A teljesség igénye nélkül a biztonságos autózást szolgálják a következők.

A Volvo Four-C technológiára épülő aktív futóműve kihasználja a jármű mind a négy kerekét: az elektronika folyamatosan figyeli az autó sebességét, az útviszonyokat és a vezetési stílust, és ezek alapján optimális keménységűre hangolja a lengéscsillapítókat. Az állandó hidraulikus nyomást alkalmazó Instant Traction™ összkerekhajtás pedig gondoskodik arról, hogy a négy kerék mindig a lehető legjobban tapadjon.

A Volvo holttér-figyelő rendszere, a BLIS (Blind Spot Information System). A rendszer a külső tükörbe épített apró, digitális kamerákra épül, amelyek folyamatosan pásztázzák az autó melletti sávokat. Ha a kamerák valamelyik oldalon járművet észlelnek a holttérben, a BLIS ugyanazon az oldalon – az „A” oszlopba épített lámpával figyelmezteti a vezetőt, és így – a tükröket kiegészítve – megkönnyíti a sávváltás helyes időzítését.

További biztonsági berendezés az aktív menetstabilizáló rendszer (DSTC), a blokkolásgátló (ABS) fékrendszer és vészfékasszisztens (EBA).

A kombiba többféle motor szerelhető be. A motorválaszték (típus kW/LE):

V70 2,4 103 (140);
V70 2,4 125 (170);
V70 2,0T 132 (180);
V70 2,5T 154 (210);
V70 2,5T AWD 154 (210);
V70T5 191 (260);
V70 2,4D 92 (126);
V70 2,4D 120 (163);
V70 D5 136 (185);
V70 D5 AWD 136 (185).

Bármelyik erőforrást választja a vevő, sima járásával és dinamikus természetével tökéletesen illeszkedik majd a Volvo 70 erőátviteléhez és futóművéhez.

A gépkocsi főbb méretei (cm-ben): hossz/szélesség/magasság 4710/1804/1488-AWD 1508; tengelytávolság 2755; nyomtávolság elől/hátul 1563/1560.

A „Peugeot 1007” városi autó

A gépkocsi városban fürgé és életerős, országúton pedig a Peugeot méltán példaértékű úttartásáról tesz tanúbizonyságot. Az igazi varázslat a városi kisautó könnyedségében rejlik: elektromos „Sésame” ajtaja a többfunkciós távirányító egyetlen gombnyomására – oldalfalakkal párhuzamosan – hátratólódik. Praktikum a mindennapokban is megoldással szolgál: a bevásárlás, a sok csomag már nem jelent gondot az ajtó nyitásánál. Fal vagy másik autó mellett szűk helyen sikerül csak parkolóhelyet találni? Ez sem probléma többé! (10. ábra)

A Peugeot 1007 elektromos tolóajtói rendkívüli biztonságot nyújtanak, mivel 5 km/h sebesség felett az ajtók reteszelődnék. A becsípődésgátló funkció azonnal működésbe lép, mielőtt az ajtók akadályt érzékelnek mozgásuk során.

A gombnyomásra hátratólódó ajtók által feltárult, 92 cm hosszú hely révén hozzáférhetővé válik az autó belseje, és a hátul utazók is könnyedén beszállhatnak, sőt, ha gyerekek utaznak hátul, anélkül tudnak elhelyezkedni a hátsó ülésen, hogy az elsőket előre kellene húzni.

A városi autó motorválasztékát a Peugeot széles kínálatából választott háromféle változat alkotja: az 1,4 literes 54 kW-os (75LE) és az 1,6 literes 90 kW-os (110LE) benzinmotor, valamint az 50 kW (70LE) teljesítményű Hdi. A vezető két sebességváltási mód között választhat. Választhatja a teljesen automatikus vagy a szekvenciális, mechanikus módot. Ez utóbbi esetében a váltókart vagy a kormányon lévő vezérlőkarokat lehet igénybe venni.

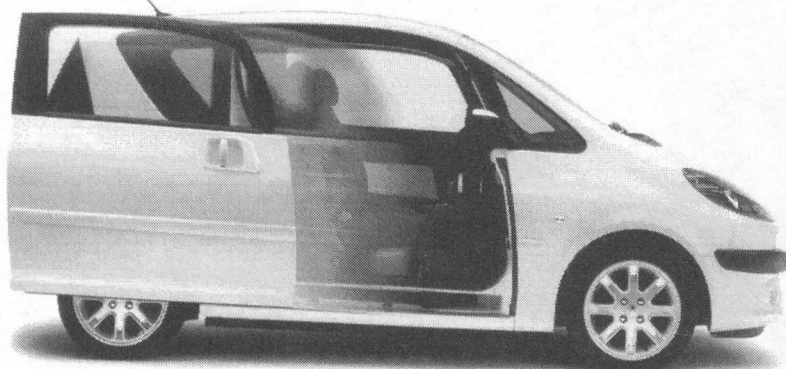
A biztonságot a „Peugeot 1007”-ben többek között a nagy gondossággal kidolgozott futómű, a szériaként kínált ABS, és a magas szintű aktív és passzív biztonsági felszerelések garantálják.

A „Caméléé” készlettel a tulajdonos – az autó belsejét – saját



9. ábra

A Volvo V70-es biztonságos kombi



10. ábra
A „Peugeot 1007” városi autó

személyiségének megfelelően *átalakíthatja* 15-20 perc alatt! A *kaméleon készlet* élénk színek, dekoratív minták és új anyagok alkalmazását teszi lehetővé számtalan variációban.

A gépkocsi *főbb méretei* (mm-ben): hossz/szélesség/magasság 3731/1686/1620; nyomtávolság (a kerék méretétől függően) elől 1435/1439, hátul 1434/1439. az autó *3-féle felszereltséggel* – Urban, Trendy és Sport – készül.

A Lexus RX 400h hibridhajtású sportterepjárója

A hibrid technológia lelke egy innovatív rendszer, a *hibrid energia meghajtás* (HSD), amely lehetővé teszi, hogy az autó intelligensen alkalmazza mind a *benzinmotorból*, mind az *elektromotorokból* származó erejét. Alacsony sebességen csak az elektromotorok hajtják az autót, ennek eredményeként járása alig hallható. Utazás közben a gépkocsi csak a benzinmotorra hagyatkozik.

Az RX400h ötvözi a látványt, a luxust és kényelmet, amit elvárnak egy Lexustól, valamint a négykerékkehajtású autók erejét és sokoldalúságát. (11. ábra)

Az új RX400h *fő hajtóereje* az erőteljes 3,3 literes *V6 motor*, amelynek legnagyobb teljesítménye 155 kW (211LE) 5600 fordulat/perc-nél. Az *első elektromotor* legnagyobb teljesítmé-

nye 123 kW (167LE) 4500 fordulat/perc-nél, a *hátsó elektromotor* legnagyobb teljesítménye pedig 50 kW (68LE) 4610-5120 fordulat/perc-nél.

A gépkocsi *főbb méretei* (mm-ben): hosszúság/szélesség/magasság 4755/1845/1670, tengelytávolság 2715. *Tömegadatok*: megengedett tengelyterhelés elől/hátul 1245/1260 kg, megengedett össztömeg 2505 kg, saját tömeg minimum/maximum 2000/2040 kg. *Fékek*: elől hűtött tárcsa/17”, hátul tárcsa/15”; *felfüggesztés*: elől és hátul McPherson rugóstag. Menetdinamika: *legnagyobb sebesség* 200 km/h; gyorsulás 0-100 km/h 7,6 s.

Az *aktív biztonsági rendszer* részei: blokkolásgátló (ABS), fékasszisztens (BAS),

kipörgésgátló (TRC), elektromos fékelosztó (EBD), járműstabilitás vezérlő (VSC), elektronikus vezérlésű fékrendszer (ECB), elektromos szervokormány (EPS), sebességfüggő, integrált járműdinamikai vezérlőrendszer (VDIM).

A nagyfeszültségű *akkumulátor típusa* nikkel-fémhibrid, amelynek teljesítménye 45 kW (61,2LE), feszültsége pedig 288 V. Az elektromos *generátor* teljesítménye 109 kW (148LE) 13000 fordulat/perc-nél.

Elindulásakor az akkumulátorból az energiavezérlő egységbe áramlik az energia, amely az áramot az első és hátsó *elektromotorhoz* irányítja. Az elektromotorok a gépkocsi egyenletes elindulását teszik lehetővé.

Gyorsításakor a benzinmotor a szokásos módon *hajtja* az autót, míg a teljesítmény növelése érdekében az *elektromotorok is* energiát *szolgáltatnak*. A benzinmotor normál körülmények között a generátort is hajtja, míg a generátor az általa termelt áram fel nem használt részét az energiavezérlő egységbe irányítja.

Fékezésnél keletkező mozgási energiát a motorok elektromos áramként az energiavezérlő egységbe irányítják. Az így keletkezett energiát az energiavezérlő egység visszatáplálja a nagyfeszültségű akkumulátorba.



11. ábra
A Lexus RX 400h sportterepjáró

A Volkswagen Golf Plus személygépkocsik

A Golf Plus desingja egyértelműen erős rokonságot mutat a Golf-fal. Ezzel a meglepően tágas és variálható autóval sikerült optimális járművet alkotni mindazok számára, akik a sporthoz, szabadidőhöz, munkához vagy családi programjaikhoz némi pluszt igényelnek a hely és a rugalmasság tekintetében, anélkül, hogy lemondanának a Golf dinamikájáról (12. ábra).

Ami plusz a Golfhoz képest kívülről: magasabb a tető, ennek köszönhetően meglepően tágas a belső tér; extraként rendelhető a bi-xenonfényezés, még sportosabb a megjelenés a „Zandvoort” könnyűfém kerekeknek köszönhetően; a szép formájú fényezett külső tükrökbe irányjelzőket építettek; a LED-es hátsó lámpák különlegesen ragyogó és villogó fényt adnak.

Ami plusz a Golfhoz képest belülről: az állítható magasságú és távolságú kormánykerék néhány mozdulattal a vezető testméreteihez igazítható; a műszerfalon elhelyezett, krómfoglatatú levegőfűvókák a belső tér célzott klimatizálására szolgálnak; a többfunkciós kijelző (MFA) menet közben fontos információkkal látja el a vezetőt; az elektromos ablakemelőknek köszönhetően az ablakok egyszerűen nyithatók-zárhatóak; a napellenzőben kihúzható piperetükröt helyeztek el; kényelmes fényt biztosítanak a mennyezetben elhelyezett olvasólámpák.

További *belső újdonságok:* a rafinált hátsó ülésor, a praktikus rakodótérpadló, a zseniális csomagtér, a változtatható első ülés, több lehetőség a csomagtér növelésére, maximum 1450 literig.

Az *aktív biztonság* elemei többek között: a belső hűtésű tárcsafék elöl, gumiabroncsnyomás-ellenőrző rendszer kijelzővel (extra), az elektromos stabilizációs program (ESP), a blokkolásgátló fékrendszer (ABS) és az első ködfényszórók.



12. ábra
A Volkswagen Golf Plus gépkocsi

Az *örömteli vezetést szolgáló technikai elemek:* rásegítéses elektronikus szervokormány; a négy lengőkaros hátsó futómű; a McPherson első futómű a rugóelemekhez bekötött stabilizátorok és a kiszélesített nyomtávolság révén jobb iránystabilitást eredményez.

Az új *Golf Plus* a Trendline, a Comfortline és a Sportline felszereltségi szintekkel készül.

Az 55,2 (75LE) és 103 kW (140LE) közötti motorok teljesítménye nem hagy kívánni valót. Az EU-4 szabvány előírásainak megfelelő 55,2 kW (75LE) és 84,6 kW (115LE) közül az erősebb egy közvetlen befecskendezésű *benzines FSI-erőforrás*. *Dízelmotorként* ilyen technológiát 77,3 kW (105LE) teljesítményű 1,9 literes TDI, illetve 103 kW (140LE) teljesítményt produkáló 2,0 literes TDI konstrukcióban kínálnak.

A gépkocsiban az *információs és a szórakoztató technika* széles választéka áll rendelkezésre. Két minőségi rádiórendszer közül lehet választani. Ezen kívül rádió-/CD-lejátszó kombinációját, műholdas navigációt és sík képernyős kijelzőt kínálnak, amelyen a hátul ülők DVD-ket is nézhetnek.

A Cadillac és a Corvette luxus gépkocsik

Budapesten az autószalonon – 2005-ben – első alkalommal mutatták be az amerikai (USA) gyártmányú *Cadillac és Corvette luxus gépkocsikat*, amelyek nagy közönségsikert arattak. Más különben a *gyártó* – a General Motors – hazánkban a múlt év szeptemberében megkezdte a Cadillac gépkocsik forgalmazását, amelyek közül a legkeresettebb *STS Limusin* röviden ismertetésre is kerül. (13. ábra)

A Cadillac mindig a *sztárok autója volt*. Filmek százaiban szerepelt, és a mozivászon összes ünnepelt sztárját láhattuk már a Cadillac volánja mögött. A Cadillac STS az „aranykor” *visszatértét ünnepli*, természetesen felújított és *modern formában*.

A csak négyajtós karosszériával készített gépkocsi igazi csemege lehet a *luxus kategóriában*, hiszen méretei, felszereltsége és teljesítménye alapján az élmezőnyben foglal helyet. A Cadillac mérnökei az európai piaci bevezetés előtt körültekintően átdolgozták az STS-t az érezhető minőség tekintetében is. Más különben a gépkocsi minden részletét a luxus és a minőség hatja át.



13. ábra
Cadillac STS limuzin

A motorok, a 4,6 literes Northstar V8-as 239 kW-tal (325LE), vagy a 3,6 literes V6-os 189 kW-tal (257LE), készségesen várnak a vezető utasításaira. Mindkettő megfelelően erős és dinamikus, akárhol van rá szükség.

Az autó *belső anyagát* a bőr és eukaliptuszfa vagy a matt alumínium határozza meg. Az STS exkluzív belsője kifinomultsággal és elaganciával igen mély benyomást tesz mindenkire. Ennek köszönhetően a közelmúltban elnyerte a „2005. legjobb autóbelseje” (Interior of the Year 2005) díjat, amelyet 80 újságíró és az autóiipar 900 döntéshozója ítélt oda.

A nagyméretű képernyőn érintéssel vagy akár a beépített hangfelismerő rendszer segítségével *aktiválható* a DVD alapú navigációs rendszer, a Bose R Hi-Fi hangrendszer, de kívánságra akár a Bluetooth mobilszolgáltatás is.

A Corvette Z06 2-ajtós szupersportkupé (14. ábra) motorházteteje alatt 7,0 literes V8-as motor található, amelynek legnagyobb teljesítménye 377 kW (512LE) 6300 fordulat/perc-nél. A váltó Tremec hat sebességes manuális; a sportkocsi *csúcssebessége* 319 km/h; gyorsulása 0-100 km/h-ra pedig 3,9 másodperc.

A Z06 nemcsak erősebb, de a szénszálas műanyag és alumínium használatával a konstruktőrök azt is elérték, hogy a gépkocsi 40 kg-mal *könnyebb legyen*. A súlylyesztett első spoilernek, a nagyobb légbeömlő nyílásoknak, a domború szélesebb hátsó szárnyaknak köszönhetően a sportkocsi pusztá megjelenésével is érzékelteti az erejét.

A Z06 *belsejében* különlegesen tervezett kerek kijelzőket és formatervezett kétszínű bőr sportüléseket találunk. A xenon lámpákat, a két zónás klímát, a *kivetítős műszerfalat* és a gyorsulásmérőt a vevő alapfelszerelés-ként kapja.



14. ábra
Corvette Z06 szupersportkupé

A Saab 9-5 Linear Sport Sedan

A gépkocsi *főbb méretei* (mm-ben): hossz/szélesség/magasság 4836/1792/1448, tengelytávolság 2703, nyomtávolság elől/hátul 1522/1528.

A *karosszéria* 4 ajtós Sedan, amely 94%-ban galvanizált. A *fu-tómű*: 3 karos független hátsó fel-függesztés, belső hűtésű féktár-csa, hidraulikus rásegítésű fogas-léces kormánymű. *Környezetvé-delem*: pollenszűrő, azbesztmen-tes fékek és tengelykapcsoló ele-mek, *vizbázisú fényezés*, 90%-ban újrahasznosítható anyagok.

Vezetés (aktív) *biztonság*: ABS fékrendszer, EBA vészfék asz-szisztens menetstabilizátor. *Utas*-(passzív) *biztonság*: 3 pontos biz-tonzági övek minden ülésnél; pi-rotechnikai elven működő övfes-zítők, överőhatárolóval; intelli-gens vezető és utasoldali frontlég-zsák; oldallégzsák az első ülés-nél; oldalütközés-védelem, biz-tonzági ülések kicsúszás elleni vé-delemmel, SAHR I. aktív fejtám-lák elől; gyermekbiztonsági zár a hátsó ajtókon, ISOFIX gyermek-ülés rögzítő pontok.

Védelmi berendezések: cso-magtér nyitás a vezetőoldali ajtó-ról, immobiliser, központi zár kap-csoló a középszoplon, szabadon körforgó zárhenger a vezető aj-tónál, zár reteszelési funkció.

Ülések: manuálisan minden irányban állítható első ülések, manuálisan állítható gerinctá-

masz a vezetőülésen, osztottan dönthető biztonsági hátsó üléstámla (60/40 arányban). *Belső kárpit:* szövet ülészet – Obsidian fekete színben. *Kényelmi berendezések:* 4 küllős kormány bőrborítással, bőr sebválogomb, állítható magasságú és távolságú kormánykerék, ACC automata kétzónás klímaberendezés, színezett hővédő üvegezés, lábtartó a vezetőnél.

A gépkocsiba háromféle motort szerelnek, ezek típusa és maximális teljesítménye kW/LE/fordulat/perc-nél: 1,9 TiDS 110 (150) 5500, 2,0 ECO Turbo 110 (150) 5500, 2,3 ECO Turbo 136 (185) 5500.

Az Autó mobil 2005-ön bemutatott járművek közül – a részletes ismertetés mellőzve – még a következők említésre méltóak: a



15. ábra

Az új Opel Zafira személygépkocsi

SsangYong „Kyron” személygépkocsi, a Nissan luxus „350Z Coupe”, a Toyota „Aygo” városi kisautó, az Audi A3 Sportback, a

több modellváltozatban gyártott Ford Focus, a Seat Toledo és az új Opel Zafira személyautók. (15. ábra)

Felhívás a KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI SZEMLE jövő évi előfizetésére

Kérjük szíveskedjenek lapunkat a 2007. évre is előfizetni az elmúlt évek gyakorlatának megfelelő módon, vagy az alábbi két megrendelőlap egyikének a Magyar Postához, vagy a Közlekedési Dokumentációs Kft.-hez való megküldésével.

A kiválasztott megrendelőlapot kérjük kivágni és borítékban a következő címek egyikére elküldeni, legkésőbb 2006 december 20-ig.

KÖZLEKEDÉSI DOKUMENTÁCIÓS KFT.

Budapest, 1400 Pf.: 59

HELÍR HÍRLAPELŐFIZETÉSI IRODA

Budapest 1900

Egyes szám ára: 460.- Ft, éves előfizetési díj: 5520.- Ft
Külföldi vevők részére az éves előfizetési díj: 16500.- Ft

Megrendelését köszönjük.

Szerkesztőbizottság

Megrendelőlap

Megrendeljük a Közlekedéstudományi Szemle című folyóiratot a 2007. évre példányban,
az alábbi címre:

Megrendelő neve:

címe:

irányítószáma:

Telefon/fax:

A 2007. évi előfizetési díjat,,- Ft-ot a részünkre küldendő postautalványon a:
Közlekedési Dokumentációs Kft. **10200940-21511392-00000000** számlájára 2006 december 20-ig
befizetjük, vagy átutaljuk.

Kelt: év hó nap

.....
megrendelő aláírása

Megrendelőlap

Megrendeljük a Közlekedéstudományi Szemle című folyóiratot a 2007. évre példányban,
az alábbi címre:

Megrendelő neve:

címe:

irányítószáma:

Telefon/fax:

A 2007. évi előfizetési díjat,,- Ft-ot a részünkre küldendő postautalványon a:
Magyar Posta Rt. **HJ HELÍR 11991102-02102799** pénzforgalmi jelzőszámra 2006 december 20-ig
befizetjük, vagy átutaljuk.

Kelt: év hó nap

.....
megrendelő aláírása

Résumé

- János Szabó:* Les changements arrivés dans le domaine de l'industrie des transports aériens pendant les années passées.....362
L'auteur examine dans l'article, quels sont les effets des changements arrivés dans le domaine de l'industrie des transports aériens sur la délivrance des licences d'opération des aéroplanes et comment le rôle de concession et d'inspection des autorités en conséquence des efforts pour l'harmonisation de l'Union Européenne
- Dr. Ödön Vass:* Les nouvelles règles du transport fluvial des marchandises369
L'auteur présente les changements plus importants dans le domaine du transport fluvial des marchandises à l'occasion de l'entrée en vigueur de la Convention de Budapest (CMNI) concernant le contrat du transport fluvial des marchandises et compare ces changements avec les ordres de la Régulation du Transport fluvial des Marchandises abrogés, ainsi que avec les ordres des conditions générales du transport international des marchandises sur le Danube (DÁV), acceptés et utilisés dans le cadre de la Convention de Bratislava par les compagnies de navigation sur le Danube.
- Dr. Ferenc Horváth:* Les voies ferroviaires ayant une anniversaire en 2006.....375
L'auteur présente les voies ferroviaires hongroises, qui célèbrent les anniversaires de 150, 125 et 100 ans en 2006 et présente ces voies ferroviaires sur photos aussi.
- Károly Varga:* Compte rendu sur "L'exposition professionnelle Automobile 2005"388
L'auteur présente dans l'article et montre sur photo aussi les voitures automobiles présentées sur "L'exposition professionnelle Automobile 2005", les fabricants, les distributeurs et présente les photos de 15 voitures aussi.

Summary

- János Szabó:* The changes occurred in the air transport industry during the last years.....362
The author investigates in the article the impact of the changes occurred in the air transport industry exerted on the issue of the concessions for the operation of the aeroplanes and how the granting and inspecting role of the authorities has changed, as a consequence of the harmonisation endeavour of the EU.
- Dr. Ödön Vass:* The new rules of the inland navigation369
The author presents some of the more important changes occurred with the coming into force of the Agreement of Budapest (CMNI) in the field of the inland navigation related to the contracts for the freight transport and compare them with the orders of the general conditions of the freight transport on the Danube (DÁV), accepted and used in the framework of the so called Agreement of Bratislava by the shipping companies on the Danube and with the orders of the Navigation Freight Transport Regulation abrogated.
- Dr. Ferenc Horváth:* The Hungarian railway lines having a jubilee in 2006.....375
The author presents in the article and shows in picture as well some Hungarian railway lines celebrating the 150., 125., and 100. anniversaries in 2006.
- Károly Varga:* Report about the "Automobile 2005 professional exhibition of the motor vehicle manufacturing industry"388
The author presents the passenger cars exhibited in the "Automobile 2005 professional exhibition of the motor vehicle manufacturing industry", the manufacturers, the distributors and shows the photographs of 15 passenger cars as well.

Zusammenfassung

- Szabó, János:* Änderungen in der Luftfahrtindustrie im Laufe der vergangenen Jahre.....362
Der Autor prüft im Artikel, welche Auswirkungen der in der Luftfahrtindustrie eingetretenen Änderungen in der Vergabe der Betriebsgenehmigungen der Luftfahrttransportmittel ausgeübt haben, wie sich die Aufsichtsrolle der Behörden als Folge der Bestrebungen zur Harmonisierung der EU geändert hat.
- Dr. Vass, Ödön:* Die neuen Regelungen der Güterbeförderung der Schifffahrt369
Der Autor gibt einige wesentlichere Änderungen in der Güterbeförderung der Binnenschifffahrt mit dem Inkrafttreten der Budapester Ankommen (CMNT) über den Vertrag der Güterbeförderung der Binnenschifffahrt bekannt und vergleicht diese mit den Verfügungen der im Rahmen der durch die Schifffahrtsunternehmen der Donau angenommenen und angewandten sog. Vereinbarungen von Bratislava über die allgemeinen Bedingungen der internationalen Güterbeförderungen auf der Donau (DÁV).
- Dr. Horváth, Ferenc:* Die im Jahre 2006 jubilierenden ungarischen Eisenbahnlinien.....375
Der Autor gibt bekannt und stellt auch in Bildern die ungarischen Eisenbahnlinien vor, welche im Jahre 2006 ihre 150ste, 125ste und 100ste jährige Jubiläen feiern.
- Varga, Károly:* Bericht über die fahrzeugtechnische Fachaussstellung „Automobil 2005“388
Der Autor gibt die anlässlich der auf dem Gelände der Budapester Internationalen Messe BNV veranstalteten fahrzeugtechnischen Fachaussstellung „Automobil 2005“ ausgestellten Personenkraftwagen, die Herstellerfirmen und die Vertriebsunternehmen bekannt, unter Präsentation der Photos von 15 Automobilen.

460,- Ft

