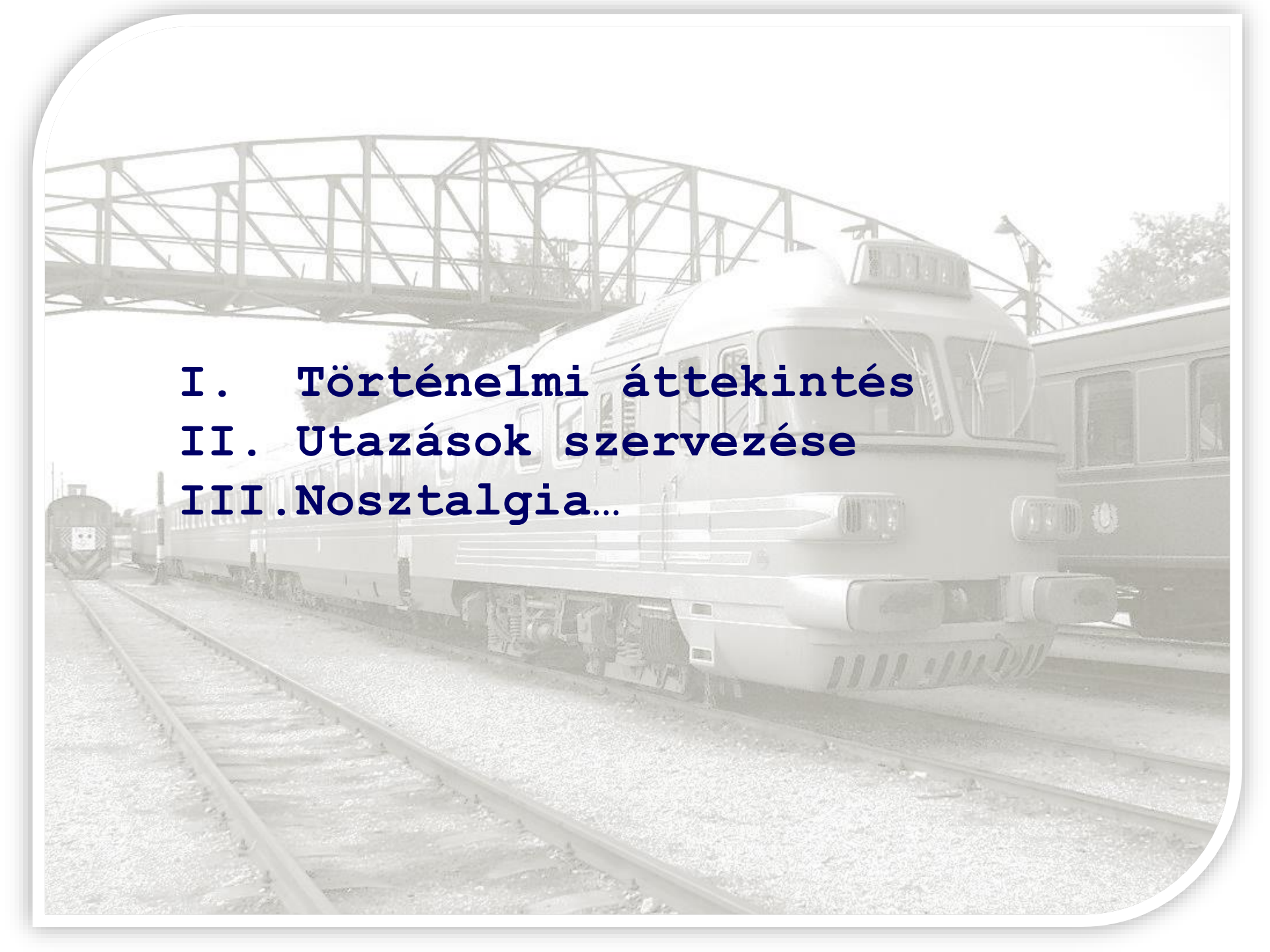




**A személyszállítás
története belföldön,
nemzetközi forgalomban**

KORMÁNYZATI UTAZÁSOK...

Előadó:
Mészáros András




I. Történelmi áttekintés
II. Utazások szervezése
III. Nostalgia...



A vasút terjedése a 19. században forradalmian átrendezte az évezredes közlekedési szokásokat. A vasút még az uralkodóházak protokollját is megváltoztatta, mert a királyi családok vasúti utazását másképp kellett megszervezni.

Az uralkodó kizárólagos személyes használatára épített vasúti személykocsi ötlete Angliából származik. 1840-ben készült el Angliában a világ első udvari szalonkocsija. 1845-ben Ausztriában is készítettek udvari szalonkocsit. Nyitott ún. kilátó kocsit építettek 1858-ban a pápának, 1862-ben a bajor királynak. Az 1850–1860-as években a jelentősebb vasúttársaságoknak Európa szerte voltak udvari kocsijaik. Idővel egyre több különböző célú, de kizárólag udvari utazások során használt vasúti kocsikkal bővítették a járműparkjukat.

A szalonkocsik mellett megjelentek a kíséreti, személyzeti és szolgakocsik, a poggyász-, kalauz- és távirdakocsik, az étkező- és konyhakocsik. Lassan az udvari kocsik stílusa is megváltozott, egyre kevésbé hasonlítottak egy parádés díszkocsira.



**Az első udvari vonat III. Napóleon számára
épült 1858-ban.**



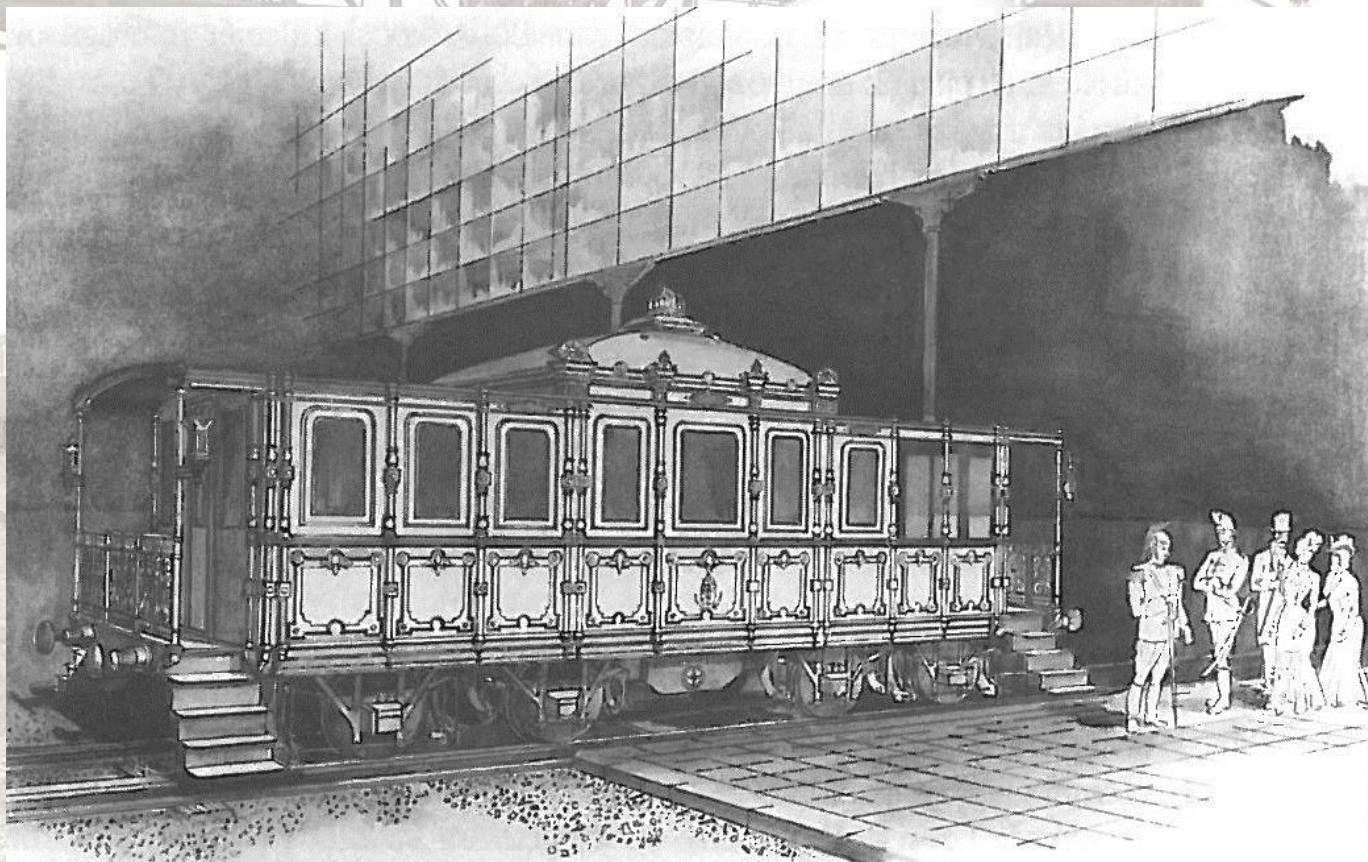
Magyarországon az első udvari kocsit 1845-1846-ban építették meg a Magyar Középponti Vasút pesti műhelyében.

A Tiszavidéki Vasút 1857-ben Hamburgban készítteti el háromtengelyű, favázás udvari kocsiját. A MÁV 1871-től rendelkezett udvari kocsival, a díszes kivitelű szalonkocsit az Első Magyar Vasúti Kocsigyár gyártotta.

A Déli Vasút az udvari vadászatokhoz 1873-ban épített kocsit. Az első magyar, 13 kocsiból álló udvari vonatot a Prága melletti Ringhoffer kocsigyár 1884-ben szállította le.

A második magyar udvari vonat 1896-ban készült el. A hét kocsiból álló millenniumi udvari vonatot a Ganz és Társa cég készítette el.

**Magyarországon az első udvari kocsit a Magyar
Középponti Vasút 1845-46-ban építette a
vasúttársaság pesti műhelyében.**

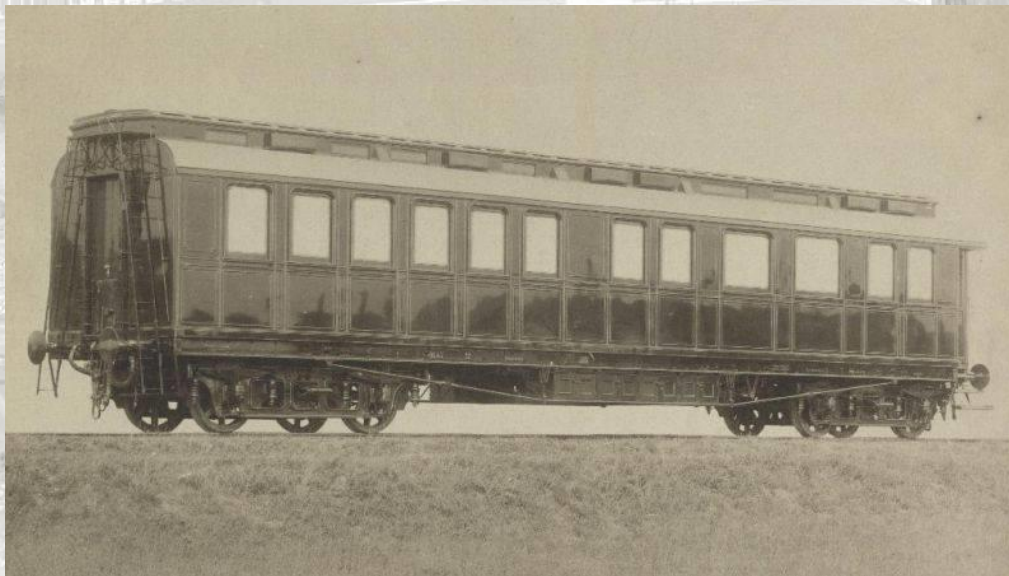


**A Tiszavidéki vasút udvari különvonatának
megmaradt bútorai**



1894-ben egy MÁV előterjesztés indította el a később millenniumi vonat néven ismert, új magyar udvari vonat építését. 1895-ben azt is elfogadták, hogy az öt kocsit egy kalauz kocsival, illetve egy kísérő kocsival egészítsék ki. Az udvari kocsikat 1896. április 27-én adták át a Józsefvárosi pályaudvaron.

A szerelvény az ezeréves magyar nemzet ajándéka volt az uralkodónak. Az 1896-os millenniumi ünnepségre készítették, hogy Ferenc József Bécsből ezzel a pompás vonattal érkezve nyissa meg a magyar kiállítást.





Az étkezőkocsi
mennyezetén pedig a kor
népszerű művésznének,
Lotz Károlynak a
festményei kaptak
helyet.



A királyi szalon



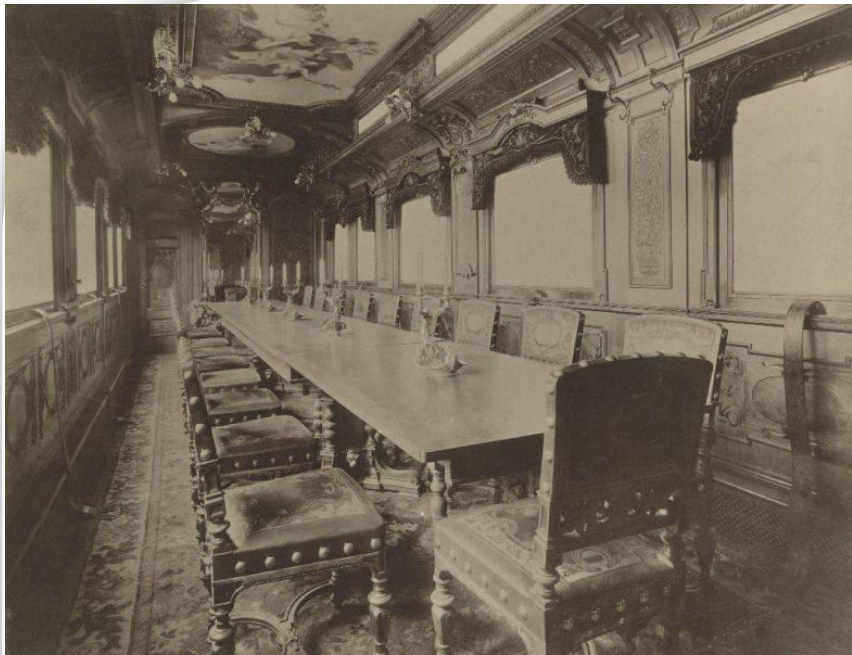


A királyné hálója



A király hálója





Étkező kocsi



Dohányzó terem




Udvari utazások lebonyolítása

Amikor az udvari vonat elindult, már minden vasúti alkalmazott tiszta egyenruhában feszített. Leállították a pályaudvarokon a vonatmozgásokat, tolatásokat. Felfűtötték a tartalékmozdonyt. Az állomásfőnökök legmegbízhatóbb embereiket állították szolgálatba. A távirókészülékhez a legnagyobb tapasztalatú távirászt ültették.

Az állomás környékéről az idegeneket eltávolították. Mindezen tevékenységek a legnagyobb titokban zajlottak le, bár megszámlálhatatlanul sok ember tudott részleteket.

Az udvari utazások között különbség volt. A király magánútjai kisebb felhajtással, gyakorlatilag a hivatalos fogadások mellőzésével történtek. A hivatalos utak alkalmával az udvari vonatot külön feldíszítették. Az udvari utazásokkal együtt járó kellékek: a piros szőnyeg, az udvari váróterem, illetve ahol ez nem volt, az udvari sátor. A szőnyegnek pont oda kellett esnie, ahol a király leszállt a vonatról.



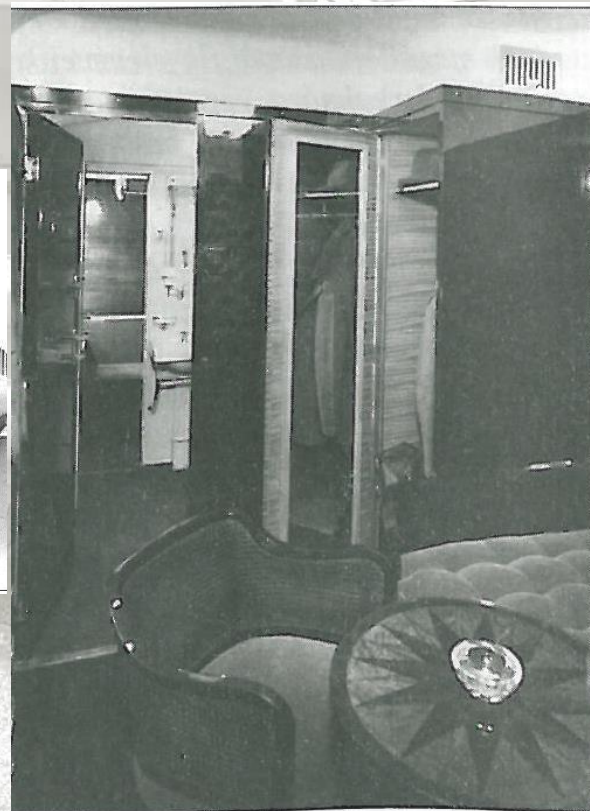
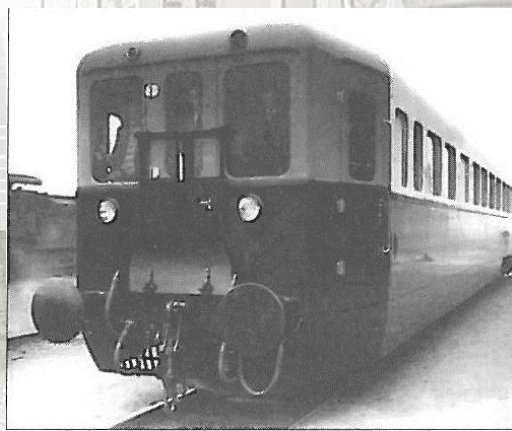
Az udvari vonatot a Nyugati pályaudvar területén őrizték, 1919-ben azonban nyoma veszett. Egyes feltételezések szerint a román hadsereg hurcolta el. A királyi kocsiból mindössze annak címeres díszablója maradt fenn.

A két világháború közötti időszakban az államfői különvonatot Turánnak nevezték és azt mindig az igényeknek megfelelően állították össze. Legfontosabb jellemzője a kocsik folyamatos változása volt (vonat összeállítás). A Turán folyamatos változáson ment keresztül, más volt 1930-ban és más volt az 1940-es években... Ezek a kocsik 1903-1914 között épültek.

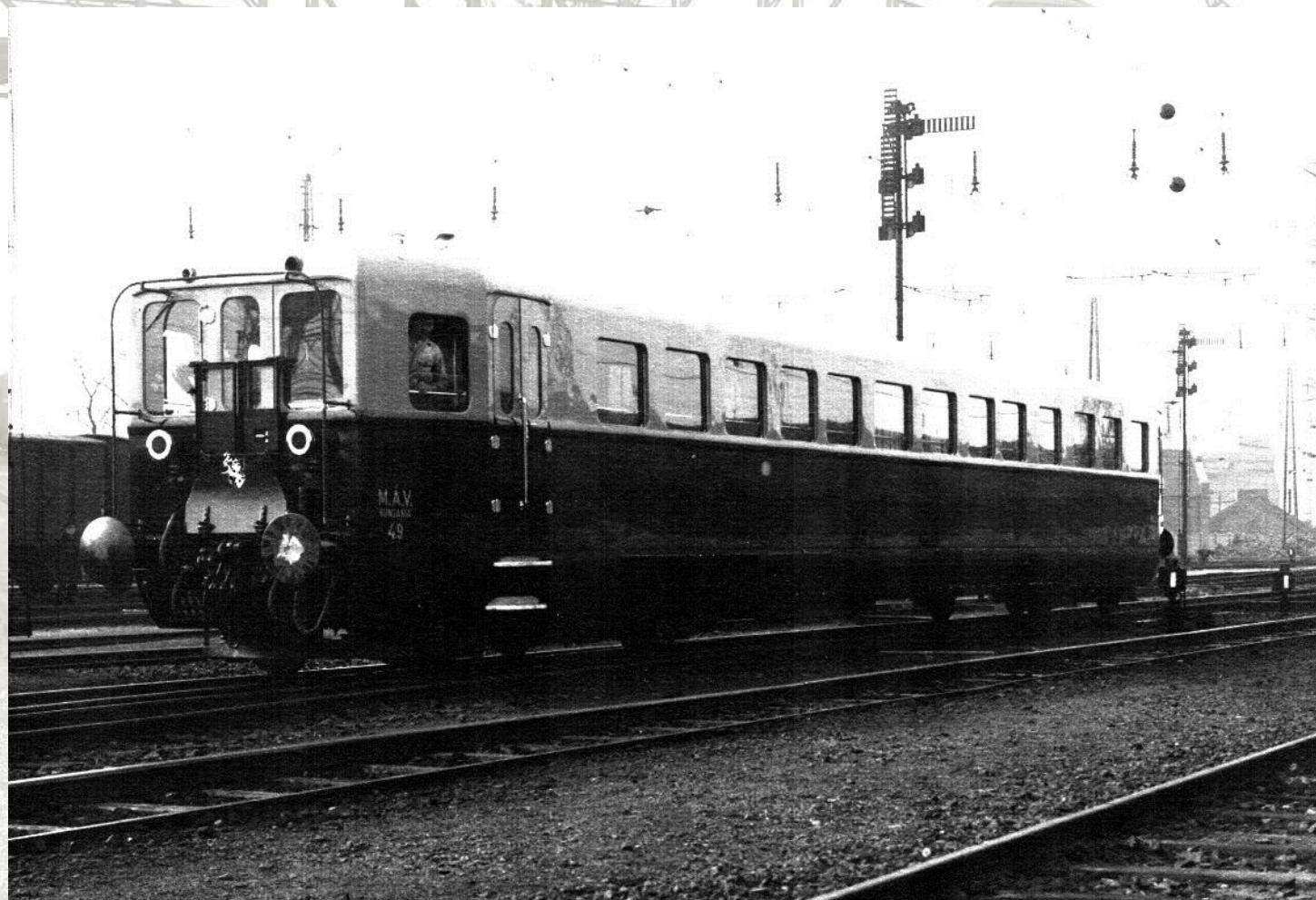


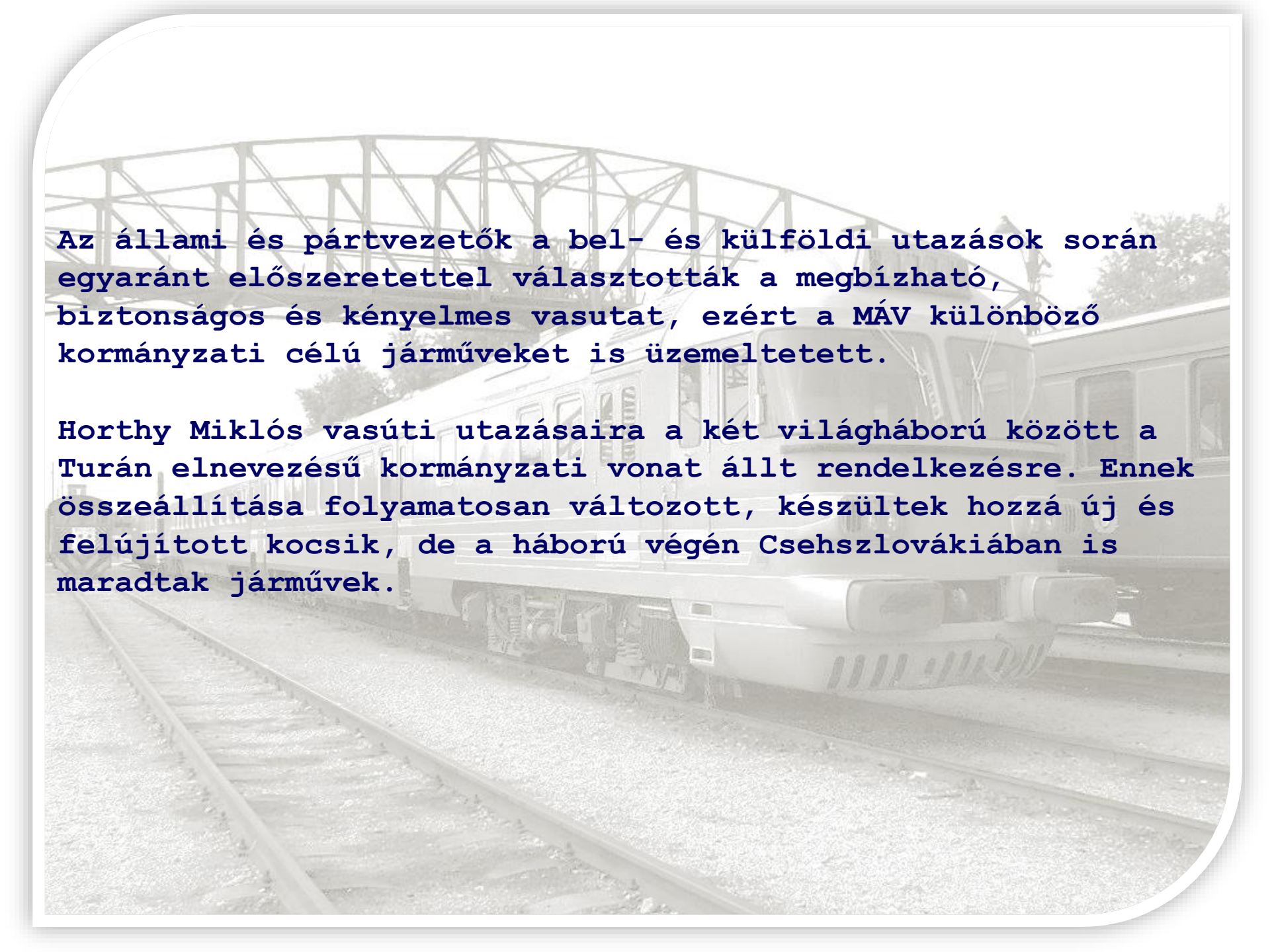
A Levendula Expresszben közlekedett a Turán 56-os kocsí is (WLS 056)

A két háború közötti időszak legérdekesebb kormányzati kocsí építése a Lél motorkocsizhoz fűződik. A motorkocsi 1936-ban készült el a Ganz gyárban készült el Gömbös Gyula miniszterelnök részére. A 49. psz. motorkocsi 43 t. önsúlyú volt és 100 km/h sebességre volt alkalmas.



49-es LÉL Kormányzati motorkocsi (1936 – 1973)





Az állami és pártvezetők a bel- és külföldi utazások során egyaránt előszeretettel választották a megbízható, biztonságos és kényelmes vasutat, ezért a MÁV különböző kormányzati célú járműveket is üzemeltetett.

Horthy Miklós vasúti utazásaira a két világháború között a Turán elnevezésű kormányzati vonat állt rendelkezésre. Ennek összeállítása folyamatosan változott, készültek hozzá új és felújított kocsik, de a háború végén Csehszlovákiában is maradtak járművek.

46-57-58-47 HARGITA négyrészes kormányzati motorvonat

A Ganz és Társa Gyár 1944-ben három négyrészes áramvonalas dízel motorvonatot gyártott a MÁV megrendelésére a Budapest-Sepsiszentgyörgy gyorsvonati forgalom lebonyolítására. A háború miatt a vonatok gépi berendezései nem készültek el. A motor nélküli kocsikat Ausztriába hurcolták, ahonnan csak a háború után tértek haza. A három vonatból az 1950-es években egyet különcélú kormányzati vonatként, kettőt utasforgalomban állítottak szolgálatba.

A MÁV 46 - 57 - 47 pályaszámú kocsikból álló kormányzati vonata 1944 közepén készült a Ganz és Társa gyárban. Ausztriából 1948. december 23-án tértek vissza a MÁV vonalaira.

46-57-58-47 HARGITA négyrészes kormányzati motorvonat

1950 tavaszán kormány szintű döntés született egy kormányzati szalonmotorvonat létesítéséről. A belső terek kialakítása: Középület Tervező Iroda, a vonat kivitelezése: MÁV Dunakeszi Főműhely. Gépészeti és villamos berendezések: Ganz gyárak. 1951 augusztus 11-én, vasutasnapon volt a hivatalos átvétel. Évenkénti futás teljesítménye 7.000-10.000 km volt.

A motorvonat gépészeti berendezéssel ellátva és kormányzati utazások céljára átalakítva 1951. augusztus 9-én teljesítette a hatósági vizsgát. Az 1950-es évek végén a szerelvényt az 58 pályaszámú hálófülkés kocsiival egészítették ki.

A kormányzati felhasználásra szánt Hargita motorvonat elsősorban Rákosi Mátyás használta.

46-57-58-47 HARGITA négyrészes kormányzati motorvonat

Korszerűsítés után 1966 július 31-én állt újból szolgálatba. Ekkor a sok panaszt kiváltó, rossz futásminőségű forgóvázakat új, Dunakeszin gyártott forgóvázakra cserélték.

1974-ben még egy nagyjavítást kapott, de ezután nem sokkal üzemen kívül helyzeték és Herceghalom állomáson tárolták. A MÁV állományából 1990 január 17-én selejtezték.



43 és 44-59-45 (háromrészes) motorvonatok

Az 1960-as évek közepén napirendre tűztek egy új kormányzati motorvonat építését. A Rába háromrészes „Kádár” motorvonat 1968-ban készült el.

Kádár Jánosnak az volt a kérése, hogy legyen rajta egy különszoba, ahol sakkozni, kártyázni lehet és két kijárata legyen...





A Kádár motorvonat 2002 év elején szállított utoljára védett vezetőt (Budapest – Debrecen). Az út után olyan döntés született, hogy a jármű műszaki állapotára való tekintettel védett közjogi méltóság utazására a jármű többet nem használható.

Ezt követően miniszterek, vezérigazgatók utaztak rajta. Murárik István volt az utolsó kormányvonat mozdonyvezetője.



Kormányzati szalon, étkező- és hálókocsik

61 55 99-40 051-7 termes
szalonkocsi,

61 55 99-40 052-5 termes
szalonkocsi,

61 55 99-10 054-7 termes
szalonkocsi,

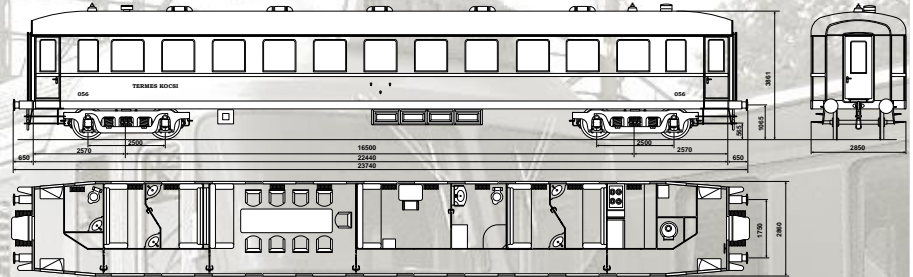
61 55 99-10 055-4 termes
szalonkocsi,

61 55 99 81 029-3
étkezőkocsi,

61 55 99-40 361-0
kormányzati hálókocsi,

61 55 99-40 362-8
kormányzati hálókocsi,

61 55 99-40 002-0
kalauzkocsi,



Zt 00-29 940(056) pszu. különclát. termes kocsi
Nyilvántartási pályaszám: Yg 80 55 117 9308 - 7

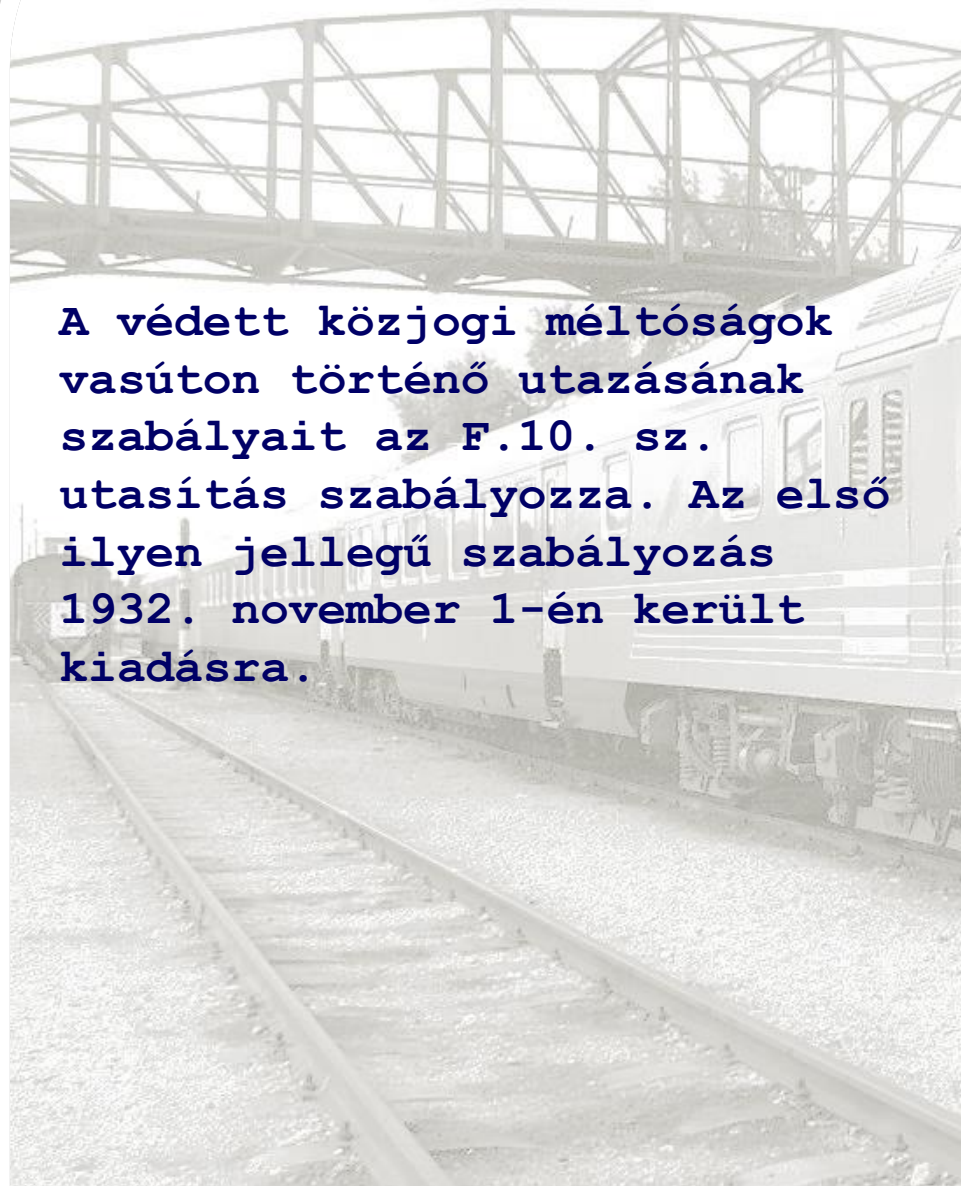


Kormányülés a vonaton...



Kormányülés a vonaton...





A védett közjogi méltóságok vasúton történő utazásának szabályait az F.10. sz. utasítás szabályozza. Az első ilyen jellegű szabályozás 1932. november 1-én került kiadásra.

5. sz. melléklet

24. számú utasítás az államfők és családtagjaiknak a magyar vasutakon való utazásai alkalmával követendő eljárás tárgyában, 1932

MAGYAR KIRÁLYI ÁLLAMVASUTAK

102.053/932. szám.

Bizalmas.

XXIV/24. SZÁMÚ

UTASÍTÁS

AZ ÁLLAMFŐK ÉS CSALÁDTAGJAIKNAK A MAGYAR
VASUTAKON VALÓ UTAZÁSAI ALKALMÁVAL
KÖVETENDŐ ELJÁRÁS TÁRGYÁBAN

Érvényes: 1932. évi november hó 1-től.

BUDAPEST

STEPHANEUM NYOMDA R. T.

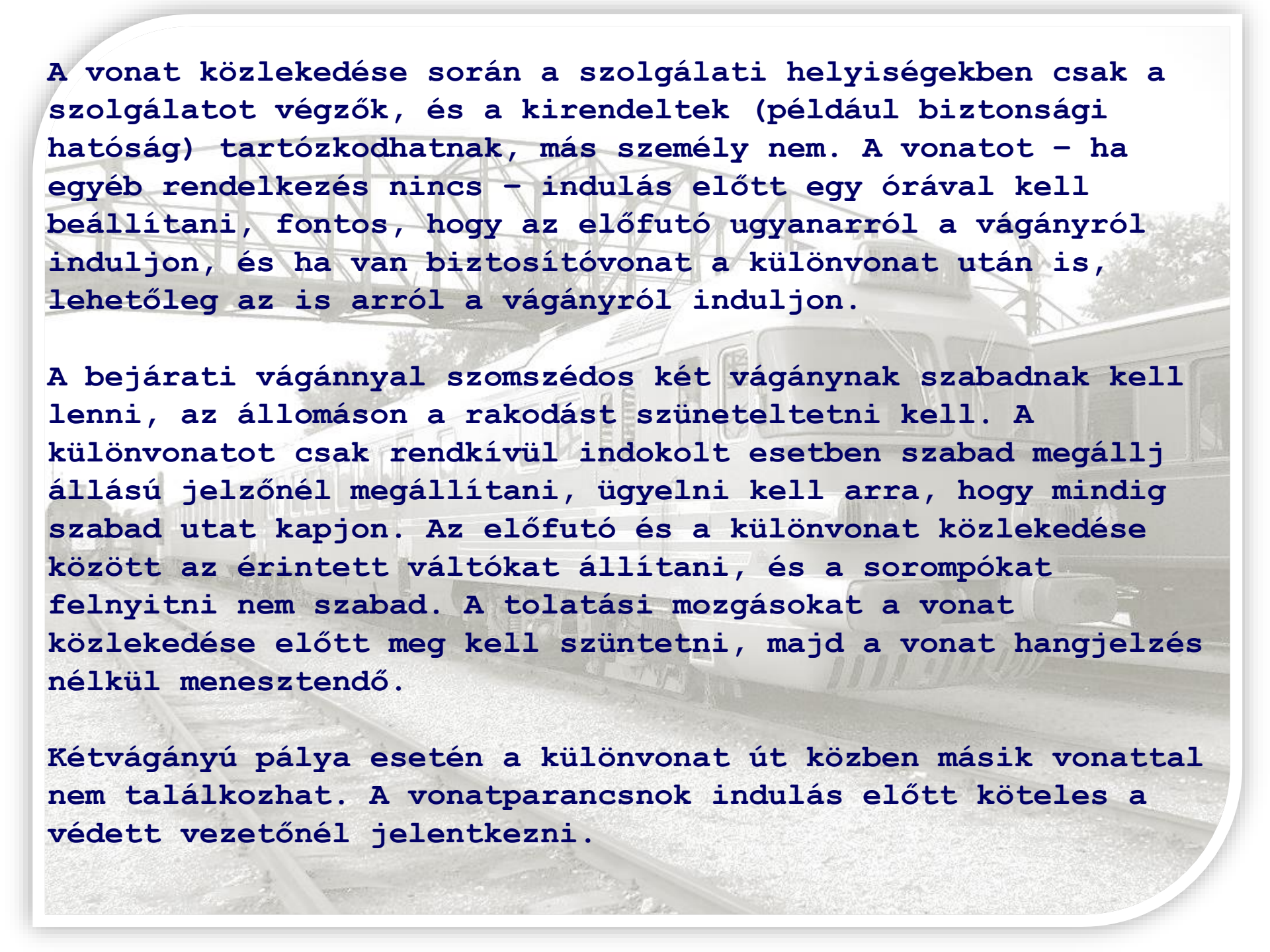
1932

Védett vezetői különvonatok

A védett személyek vasúti utazásával a MÁV F10-es utasítás foglalkozik. Alapvetően három lehetőség van:

- az állami vezető utazhat különvonattal
- különkocsiban, vagy
- Külön kocsiszakasz igénybevételével.

Különvonat közlekedése esetén a menetrendet korábban a Vezérigazgatóság Forgalmi Főosztálya készítette el, természetesen a lehető legszigorúbb titoktartást biztosítva. A menetrendet általában állomástávolságú közlekedéssel kell elkészíteni, térközi közlekedés csak akkor lehetséges, ha a különvonat előtt biztosítóvonat (előfutó) is közlekedik. A menetrendet csak azok a dolgozók ismerhetik, akiknek erre feltétlenül szükségül van a közlekedtetéshez, de ezt a vonatparancsnok akár menet közben is megváltoztathatja.



A vonat közlekedése során a szolgálati helyiségekben csak a szolgálatot végzők, és a kirendeltek (például biztonsági hatóság) tartózkodhatnak, más személy nem. A vonatot – ha egyéb rendelkezés nincs – indulás előtt egy órával kell beállítani, fontos, hogy az előfutó ugyanarról a vágányról induljon, és ha van biztosítóvonat a különvonat után is, lehetőleg az is arról a vágányról induljon.

A bejárati vágánnyal szomszédos két vágánynak szabadnak kell lenni, az állomáson a rakodást szüneteltetni kell. A különvonatot csak rendkívül indokolt esetben szabad megállj állású jelzőnél megállítani, ügyelni kell arra, hogy mindig szabad utat kapjon. Az előfutó és a különvonat közlekedése között az érintett váltókat állítani, és a sorompókat felnyitni nem szabad. A tolatási mozgásokat a vonat közlekedése előtt meg kell szüntetni, majd a vonat hangjelzés nélkül menesztendő.

Kétvágányú pálya esetén a különvonat út közben másik vonattal nem találkozhat. A vonatparancsnok indulás előtt köteles a védett vezetőnél jelentkezni.



Amennyiben az utazás menetrend szerinti vonattal történik, kevésbé szigorúak a szabályok, ilyenkor előfutó nem kell.

A mindenre kiterjedő műszaki vizsgálat természetesen ilyenkor is szükséges, és a menetrend szerinti közlekedést is fokozottan biztosítani kell. Ha az utazás különkocsiban történik, kétvágányú vonalon szintén nem lehet találkozni más vonattal.

Ha a védett vezető külön kocsiszakaszt vesz igénybe, ezt a kocsi közepén kell biztosítani, és ilyen esetben már megengedett a nyíltvonali vonattalálkozás.



- Utazás megrendelés (Állami szervektől/Köztársasági Örezred) ;
- Utazás részleteinek pontosítása az Állami szervekkel (menetrend, járművek kiválasztása) ;
- Belső egyeztetés: menetrend elkészítése, járművek felkészítése, daru menetek helyének meghatározása, helyszín felkészítése, utazásban résztvevő munkavállalók adatainak összegyűjtése ;
- Külső egyeztetés: utazás pontos lebonyolításának egyeztetése, érintett munkavállalók biztonsági ellenőrzése, nemzetbiztonsági átvilágítása, adott esetben protokoll felkészítés, esetleges ételbeszállítási előkészítés ;
- Járművek biztosítási szintnek megfelelő átvizsgálása (tűzszerészek) , őrzése ;
- Írásos távirat kiadása.



Étkezés:

A kormányzati utazások alkalmával – a biztosítási szinttől függően – vagy a személyzet által készített ételt fogyasztották a vendégek, vagy a biztosítást végző szervezet által biztosított ételeket kellett felszolgálni.

Leves fogyasztása esetén a vonat „leves menetben” közlekedett! 😊



Személyzettel szembeni elvárások:

- **Megfelelő munkavégzés;**
- **Vezetői bizalom;**
- **Megfelelő öltözet, megjelenés;**
- **Feddhetetlenség;**
- **Szakmai kapcsolatrendszer;**
- **Kommunikációs készség;**
- **Talpraesettség;**
- **Lehetetlen nincs, csak tehetetlen ember létezik...**

Akiket volt szerencsém kíséрни...



Göncz Árpád Köztársasági elnök úr



Rudolf Schuster Szlovákia elnöke



Günter Verheugen EU Bővítési biztosa

Akiket volt szerencsém kísérni...



Medgyessy Péter miniszterelnök úr



**Eleni Tsakopoulos Kounalakis az
USA Magyarországi nagykövete**



Michaëlle Jean Kanada főkormányzója

Akiket volt szerencsém kísérsni...



Dr. Mádl Ferenc Köztársasági elnök



**Arnold Rüütel
Észtország
Köztársasági elnöke**



Johannes Rau Német elnök



Alfred Gusenbauer Osztrák kancellár



**Köszönöm
megtisztelő
figyelmüket!**

