

Kocsis Imre ny. CER vasútforgalmi igazgató

Az európai vasúti menetrendek összehangolásának története, a határokon átnyúló vonat összeköttetések megteremtése

KTE konferencia
2018. április 12.

Történelmi áttekintés

Az európai **vasúti menetrendek összehangolásának szükségessége** és a határokon átnyúló összeköttetések megteremtése érdekében nagyon **korai felismerés volt**.

Az európai **menetrendi konferencia története 1872-re vezethető vissza** a jelenleg ismert és meglévő nyilvántartások alapján.

Az elmúlt 150 évben a vasúti árufuvarozási szektor Európában többször is **nagy változásoknak volt kitéve**.

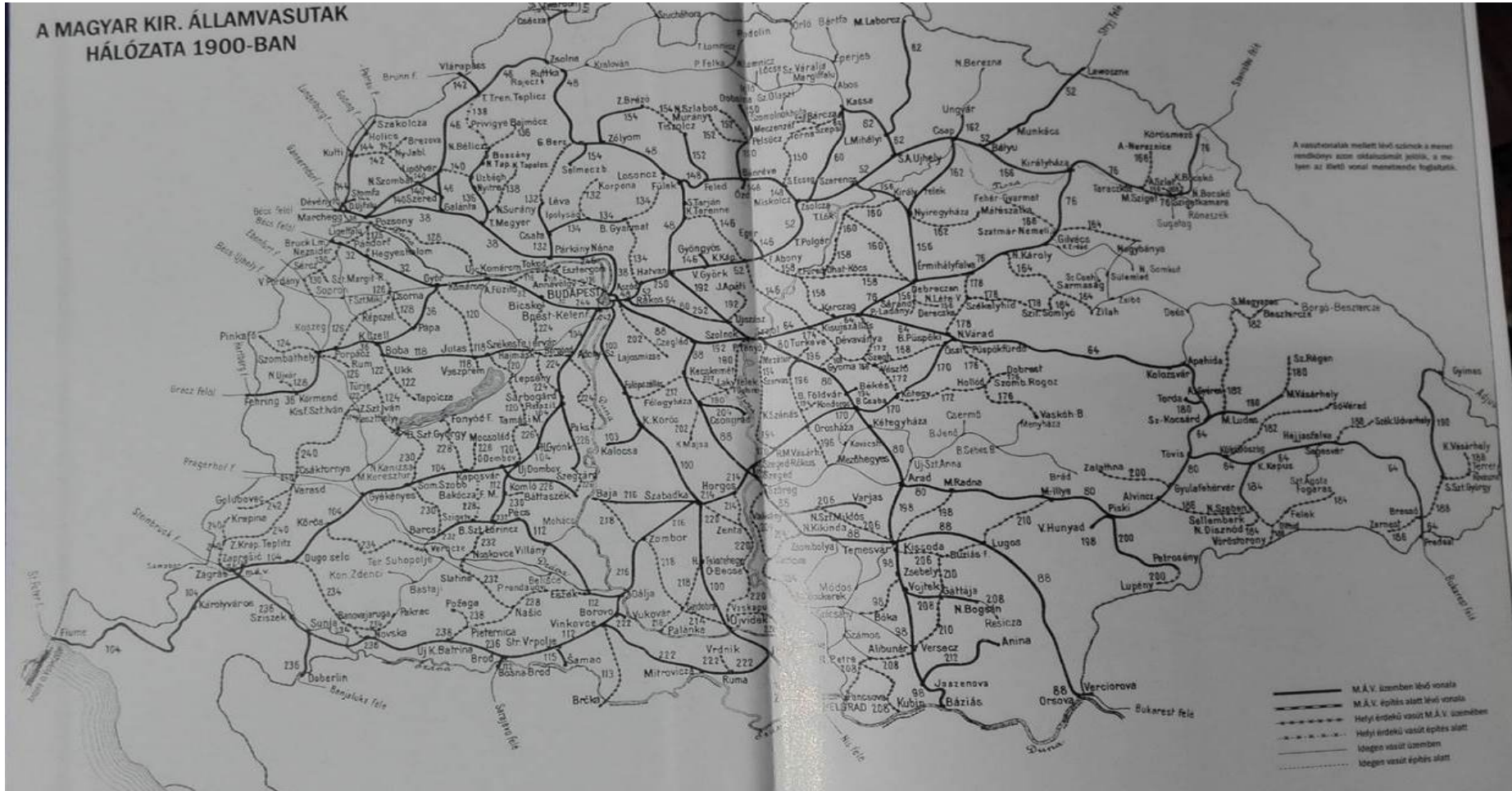
A változásokat is összehasonlíthatjuk egy-egy termék életciklusával, vagyis amíg egy termék piaci fázisa működőképes volt.

- A 19. század közepén tapasztalt vasúti forgalom **a bevezető fázisában 1825 és 1860 között volt**.
- A következő 50 év **az első világháború kezdetéig már a növekedési fázisnak nevezhető**. Ekkor az európai vasúti hálózat jelentősen bővült.

Történelmi áttekintés (folytatás)

- A vasúti közlekedési rendszer **kezdetben gyakorlatilag monopolizált volt**. Alapvetően a fő eszközök a hajók és vonatok. Mivel az egyéb szállítóeszközök (repülőgépek, csővezeték és teherautók) még a piacon nem jelentek meg.
- **Az első világháború alatt megkezdődött és kiterjedt a telítettségi fázis az akkori viszonyok között.**
- Ezt követően a vasúti közlekedés növekedése, a kereslet telítődése lelassult.
- Néhány évvel **a második világháborút** követően a vasút Európa-szerte zsugorodott és a nemzeti vasúttársaságokat tekintve a napjainkig a vonal bezárások sajnos folyamatosak.

A XX. század fordulóra kiépített magyar vasút hálózat



Az első világháborúig

Az első ülésre az egyes európai kormányok küldöttségeinek és az egyes vasúti igazgatások képviselőinek menetrendi konferenciára 1872. február 12-én, Kölnben (Németország) került sor.

- Célja és feladata volt, hogy meghatározzák a nemzetközi vonatok és a közvetlen kocsik menetrendjét az 1872-es nyári menetrendre vonatkozóan.
- **Ezen első történelmi konferencián Ausztria, Belgium, a Német Birodalom, Franciaország (Compagnie de l'Est) és Svájc vasútjai vettek részt.**

Az egyik közös döntés volt a római számok megjelenítése, bevezetése a vasúti szolgálati órákon 0-12 óráig.

- A megalakulását követően Hollandia, Lengyelország, **Magyarország**, Románia, Spanyolország, Portugália is csatlakozott.

Az első világháborúig (folytatás)

- Csak **1897-ben jelent meg az "Európai útiterv konferencia" elnevezés.**
- Az útiterv - konferenciákat követően megszervezték az „Európai értékelő konferenciát” is, amelyen meghatározták a nemzetközi vonatok gyakoriságát, kialakítását, a vonatok számát és típusát minden közvetlen vonat továbbításhoz.
- Egészen a második világháborúig tartottak konferenciát kétszer évente. Egyet, amikor a nemzetközi menetrendeket készítették a **nyári**, majd júniusban vagy júliusban a **téli nemzetközi menetrendek kidolgozására.**
- 1914. június 10-én és 11-én az "Európai útiterv-konferencia" utoljára találkozott az első világháború előtt, Bernben (Svájc).
- Az első világháború a munka hosszabb megszakítását kényszerítette ki.

Vasúti áruszállítás az első világháborúig

- Vasúti árufuvarozási megállapodás 1878 óta létezik.
- Az Osztrák-Magyar Monarchia összeomlása után 1918-ban, a pályák egy része az újonnan alakult államok birtokába kerültek. **Jelentős problémák keletkeztek az áruszállítás felvételével kapcsolatban.** Elsősorban a trieszti kikötőben jelentkező áruk vonatkozásában bírt különleges jelentőséggel közép európai államok számára.
- Ezeket a kérdéseket a Csehszlovák Vasutak (CSD) vezetésével számos megbeszélés során megvitatták. **Az áruk Triesztbe és Triesztből történő elfuvarozása nem volt elhanyagolható.** A kikötőből szolgálták ki az éhező Duna-parti államokat, amelyek időlegesen viszont áruval fizettek.

1920-tól a II. világháborúig

- Az első háború utáni konferencia 1920 decemberében ismét Bernben zajlott le a Svájci Szövetségi Vasúti (SBB) kezdeményezésére.
- Általánosságban kifejezték azt a kívánságot, hogy a konferencia állandó státuszú legyen.
- Egy évvel később, 1921-ben úgy döntöttek, hogy az európai útiterv-konferenciákat csak évente egyszer, alternatív módon, az összes tagállami közigazgatás más-más országában tartják.
- **1922-ben pedig az „Európai konferencia” első alapszabályát elfogadták.** A nemzetközi magánjog egyesülésének státusza alapján az SBB-t 1923-ban Nizza-ban (Franciaország) választották 5 éves időtartamra ügyvezető vasútnak.

1920-tól a II. világháborúig (folytatás)

- A Trianoni Diktátumot követően a kisantant több alkalommal került politikai konfliktusba Magyarországgal, igyekezve minél jobban elszigetelni azt. Ilyen volt a Magyarország [népszövetségi](#) felvétele elleni tiltakozóakciójuk 1921-ben, vagy a népszövetségi kölcsön megakadályozására tett kísérletek 1923-ban. a Magyarország számára 1925-ben nyílt ismét lehetőség a Menetrendi Konferencián való részvételre.
- A második világháború kitörése előtti utolsó konferencia 1938-ban Budapesten (Magyarországon) került megrendezésre.
- 1938 és 1946 között csak két részleges menetrendi konferenciát szerveztek 1940-ben és 1945-ben.

1920-tól a II. világháborúig (folytatás)

- A bolognai találkozón 1923-ban döntenek a képviselők a CSD, ÖBB, FS és JZ-vel történő kapcsolat felvételről és minden esetben a menetrend változással kapcsolatos szabályok elfogadásáról. Egyeztették áruforgalom lehetőségeit és a bonyolító vonatok menetrendjét.
- Az első világháború után a találkozó 1924-ben került megrendezésre Ceské Budejovice-ben, **amikor a MÁV képviselői ismét meghívták**. Ez alkalommal a CSD-t ügyvezető vasútnak nevezték ki öt (vagy hat) évre szóló hivatali időre.
- 1925-ben már a PKP és a CFR is részt vesz. Azóta a konferenciákat évente kétszer tartják.
- 1927-ben részt vett a DR (később DR / DB), a BDZ, a CH és a GySEV / ROeEE.

1920-tól a II. világháborúig (folytatás)

- 1928-ban csatlakozott az SNCB / NMBS, a DSB, az NS, az SBB, a BLS és az SJ is.
- Az 1929 évi konferencia eredményeként megjelent a nemzetközi áruszállítás vasúti menetrend könyv formájában, amely felsorolja a legfontosabb nemzetközi szállítási útvonalakat Európában, ekkor kapta a francia nyelvből a „LIM” rövidítést.
- 1929-ben elfogadták a szervezet első alapszabályát, valamint a "**Nemzetközi áru fuvarozási menetrend a LIM**" hivatalos jelölését.
- 1930-ban további vasutak csatlakoznak (SNCF, CFL, NSB, az egykori Litván Vasutak és részben a RENFE), majd 1934-ben csatlakozott a BR vasút is.

A II. világháborút követő időszak

- A második világháborút követően a konferenciára ismét az SBB kezdeményezésére került sor Montreux-ben (Svájc). **Ezt konferenciát lényegében a nemzetközi kapcsolatok minél hamarabb létrehozásának feladata alakította ki.**
- Ez alkalommal kiderült, hogy korábban az 1923. január 1-jétől hatályos ülésen különböző eljárási rendelkezéseket kellett volna tisztázni.
- A konferencia alapszabályát 1952. január 1-jei hatállyal felülvizsgálták.

A II. világháborút követő időszak (folytatás)

- A második világháború után a konferencia 1946-ban folytatta munkáját, "Livret Indicator International des Marchandises - LIM" konferenciája néven került jelölésre.
- 1951-ben hatályba lépett a nem kormányzati vasúti szervezetek, mint például az UIC és az EGK közötti együttműködési megállapodás is.
- 1951-ben pedig az Europäische Güterzugfahrplan Konferenz (EGK) nevet kapta.
- 1952 az új alapszabályt jóváhagyják. Használják az **EFK** és **EGK** elnevezést.

Európai Személyszállítási Menetrendi Konferencia /Europäische Reisezugfahrplan Konferenz (EFK).

Európai Tehervonati Menetrendi Konferencia /Europäische Güterzugfahrplan Konferenz (EGK).

LIM Konferencia Budapesten 1952. március 25.



LIM Konferencia Budapesten 1952. március 25. (folytatás)

PROGRAMME

- Dép. à 13 h 30 de l'Hôtel „Palace”.
Itinéraire : Avenue Rákóczi — Avenue Dózsa György — Monument „Staline” — Place des Héros — Avenue Staline — Place de la Liberté — Place Kossuth Lajos — (Visite du Parlement) — Pont Suspendu — Tunnel — Boulevard Attila — Mont Gellért — Monument de la Libération — Mont Széchenyi.
- Arr. à 17 h à la Gare du Mont Széchenyi du Chemin de Fer des Pionniers.
- Dép. à 17 h 30 de la Gare du Mont Széchenyi par train spécial.
- Arr. à 18 h à la station „Ságvári-Liget”
(goûter).
- Dép. à 19 h de la station „Ságvári-Liget” en autocar. Mont János. Vue sur la capitale de la Tour „Erzsébet”.
- Arr. à 20 h 30 à l'Hôtel „Palace”.

LIM Konferencia Budapesten 1952. március 25. (folytatás)



Az 1950-es évek európai menetrendi konferenciákon számos fontos kérdéssel foglalkoztak. Jelentősebbek:

- Az egységes helyfoglalási eljárás létrehozása.
- A nemzetközi személy- és áruforgalmi áramlatok felmérése és azok elemzése. Nemzetközi Kocsiáramlat Felmérő Munkacsoport felállítása.
- A vonat típusok szabványosítása.

Az 1960-as években sor kerül a nemzetközi vonatok közötti fontossági sorrendet és az országok közötti viszonylatot jelölő vonatszámozás bevezetésére a személy- és tehervonatoknál.

Számcsoport	Vonatjelleg
40(xxx)	TEEM (majd ebből 1996-tól az EUC) vonatok,
41(xxx)	nemzetközi gyorstehervonatok,
42(xxx)	kombinált forgalomban közlekedő (TEC) vonatok,
43(xxx)	nemzetközi rendező pu-k között (TEF) vonatok,
44(xxx)	nemzetközi tehervonatok,
45(xxx)	nemzetközi tehervonatok,
46(xxx)	egyéb nemzetközi tehervonatok,
47(xxx)	zárt egységtrakomány forgalomban közl. vonatok,
48(xxx)	zárt egységtrakomány forgalomban közl. vonatok,
49(xxx)	az üres kocsikból álló zárt vonatok

A felsorolt számozási metodikák napjainkig jelentősen módosultak

A hatvanas éveket főként az 1963-ban Szófiában meghozott döntéssel, 1964-től két év ismét az új alapszabályok kidolgozásával telt el. Az 1967. január 1-jei új kiadással az alapszabály módosítását befejezték.

Az "Europäische Reisezugfahrplan Konferenz (EFK) 100 éves születésnapját" 1972-ben az SBB által rendezett ülés keretében St. Gallenben ünnepelték.

Foglalkoztak a **középütközös** kapcsoló szerkezet európai bevezetéssel.

Az OSZZSD létrejötte után az augusztusi személy és áruszállítási konferenciákat **WMPS** néven hívták össze. Minden év azonos hetében a tagvasutak **(DR(50)– PKP(51) – BDZ(52) – CFR(53) – 54(CSD) – MÁV(55)** a kelet-európai vasutak más-más országban rendezték. Ezt Konferenciát minden esetben az **OSZZSD egy vezetője nyitotta meg**. A WMPS Konferencián a JZ is megfigyelőként egy delegációval folyamatosan megjelent.

TEEM vonatok = Trans-Europ-Express-Güterzüge (*TEEM* = Trans Europ Express Marchandises)

Nemzetközi gyorstehervonat típus volt. Különösen gyorstovábbítást igénylő küldemények továbbítására. Kezdetben csak a gyorsan romló és gyümölcs küldemények (kivétel: az élő állatok) fuvarozására. A vonat számcsoportja a 40 ezres. Csak kevesen tudják ma már, hogy ez az emberi logisztikai mester műve volt. A TEEM vonat rendszer és ami mögötte volt több ezer tonna áru rendkívüli gyorsan a Dél-Európából Észak-Európába ezekkel a vonatokkal. Különlegesség, hogy Görögországból Dániába a TEEM vonatok útvonala Bécsen keresztül vezetett Európán át. Ennek alapvetően megbízhatósági oka volt a magyar határállomásokon gyakran elhúzódó határkezelési idők következtében.

Germany DDR special cancel Europäische Güterzugfahrplan Konferenz Leipzig 8-14/11-1961with cachet



Az 1961-ben megrendezett EGK ülésen döntöttek az áruforgalom rendszeres számlálásáról. Döntöttek az „Internationale Güterwagenverkehrsstromzählung Arbeitsgruppe GWVZ AG / Nemzetközi Teherkocsi Áramlat Felmérő Munkacsoport” létrehozásáról.

A napi rendes közlekedésre kijelölt és a szükségleti vonatok megállapításának az alapját képezte ez a munka. Abban az időben hosszas késéssel a fuvarlevelek alapján készültek a BVKH-ban, későbbi nevén BEIG-ben tablók. Ebben később megváltást hozott a „Szállításiirányítási Rendszer (SZIR)” megjelenése a MÁV hálózatán

Nemzetközi Teherkocsi Áramlat Felmérő Munkacsoport (GWVZ AG) meghatározta az európai jelentőségű nemzetközi törzshálózaton az un. „teljesítő képes LIM útvonalakat.”

Az útvonalak LIM térképre kerültek, és kiadásra került a LIM menetrend.

A MÁV vonalai közül következők kerültek megjelenítésre:

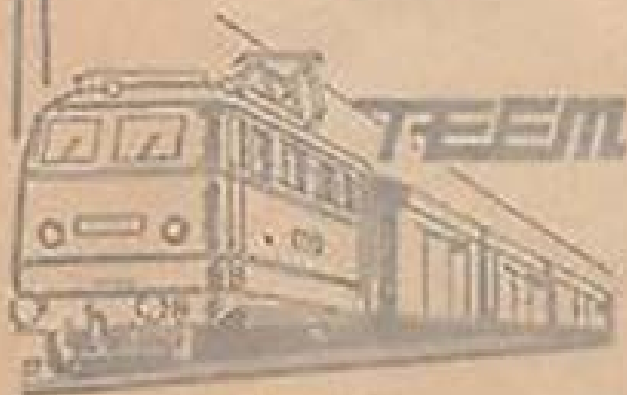
- Budapest Ferencváros – Komárom oh. - Hegyeshalom oh. - Rajka –oh.,
- Budapest Ferencváros - Celldömölk – Szombathely- R. – Szentgotthárd,
- Rajka oh. – Hegyeshalom – Szombathely - Nagykanizsa – Murakeresztúr oh. – Gyékényes oh.,
- Budapest – Dombóvár - Gyékényes oh.,
- Budapest – Vác – Szob – oh. Párkány (Stúrovo),
Komárom oh. – Székesfehérvár – Sárbogárd – Dombóvár – Pécsbánya-Rend. – Magyarbóly oh.,
- Budapest – Kelebia –oh.,
- Budapest – Siófok – Gyékényes oh.,

- Hegyeshalom oh. - Budapest – Újszász – Lökösháza – Kürtös (Curtici)
- Bp. – Cegléd – Szolnok – Debrecen – Záhony oh./Eperjeske oh.,
- Hidasnémeti oh. – Felsőzsolca – Nyíregyháza – Debrecen – Nyírábrány oh.,
- Győr MÁV/Győr GYSEV – Csorna – Sopron-Rendező és oh.,
- Budapest - Cegléd – Szeged,
- Budapest – Székesfehérvár – Boba – Celldömölk,
- Budapest – Szolnok - Püspökladány – Biharkeresztes oh.,
- Győr – Celldömölk,
- Budapest – Miskolc – Záhony – oh.
- Miskolc-Rendező - Felsőzsolca – Hidasnémeti – oh.,
- Miskolc-Rendező – Bánréve oh,
- Miskolc-Rendező – Sátoraljaújhely oh,
- Hatvan – Somoskőújfalu,

A regionális vonalak csak a „LIM térképen” kerültek feltüntetésre, így ilyen a Salonta – Kötegyán – Békéscsaba – Szeged-Rendező – Kiskunfélegyháza – Kiskunhalas – Baja – Pécsbánya-Rendező – Barcs – Gyékényes oh.



LIM
Europäische
Güterzugfahrplan-
Konferenz
STUTT GART
6.-14. April 1965



Herzogstr. 1, Bundesbahn Sozialwerk
Briefmarkensammler-Gemeinschaft, Bezirk Stuttgart



Bundesbahn-Sozialwerk
Briefmarkensammler-
Gemeinschaft

7000 Stuttgart 1

Heilbronner Straße 6b

Az egyes nagy menetrendi konferenciákra 1996-ig minden év november hó első és második hetében került sor. Megszervezés a rendező ország felelősségi körébe tartozott. A küldöttek éves ülése is ekkor zajlott le.

- **Páros évben** a szervezése és a lebonyolítása más-más vasúttársaság feladata volt.
- **Páratlan éveken** a konferenciák mindig Párizsban az UIC Vasútegylet épületében történtek lebonyolításra. (A terem költségek miatt sok volt meddő idő.)

A Párizsban megrendezett konferenciák alkalmával lehetőség volt a Nemzetközi Vasúti Egylet (UIC) különböző munkabizottságaival a vasúti összeköttetésekkel, a vasúti közlekedés alapvető fontosságú kérdéseivel (UIC Döntvényekkel) és további kérdésekkel kapcsolatban közvetlen oldalági egyeztetéseket folytatni.

A konferenciák hivatalos nyelve angol, **francia**, **német** és olasz volt. A Tehervonati Menetrendi Konferenciák az 1990-es évek végéig alapvetően francia és német nyelven kerültek lebonyolításra. A tolmácsolást a CSD/CD ügyvezető vasút biztosította.

A századforduló után 2005-ben egyre inkább az **angol** nyelv ismeret jelentős szerepet kapott.

Az OSZZSD égisz alatt rendezett WMPS Konferenciákról a jegyzőkönyvek német és orosz nyelven készültek.

1969-ben konténerekben történő áru fuvarozásokra, a kombinált fuvarozással kapcsolatos kötelezettségvállalásokat egy speciális „TEC menetrendben” teszik közzé évente 1990-ig.

1981-ben meghatározták a "határokon átnyúló határátlépések és tranzitútvonalak listáját és a teljesítőképes határátmenetek nagy teljesítményű útvonalak" kritériumait.

EGK Általános Ülése

I. Eröffnung der Tagung

Alle Delegierten und deren Familienmitglieder versammelten sich in Budapest am 8. November 1984 im Konferenzsaal des Hotels Atrium-Hyatt.

Her Szemök, Stellvertreter des Generaldirektors der MAV, begrüßte alle Teilnehmer, erwähnte die Ergebnisse der Arbeiten, die im Rahmen der EGK seit ihrer Tagung 1960 in Budapest erreicht wurden, und wünschte im Namen der MAV einen angenehmen Aufenthalt in Budapest.

Herr Štros, Präsident der Konferenz, dankte dem Herrn Szemök für den guten Empfang aller Delegierten und deren Familienmitglieder in Budapest und für die Vorbereitung der Tagung. Er betonte die Bedeutung der Tagung und brachte seine Überzeugung zum Ausdruck, dass alle an der Tagesordnung stehenden Fragen erfolgreich gelöst werden.

Nachdem er alle Teilnehmer, besonders diejenigen, die an der Tagung zum ersten Mal teilnehmen, begrüßt hat, eröffnet er die Tagung.

14. Chemins de fer de l'Etat hongrois:

ERGI István, Betriebsdirektor
FEHER László, Abteilungsleiter
HEGEDŰS Sándor, Oberrat

15. Győr — Sopron — Ebenfurth — Eisenbahn:

PAVITSCHITZ Robert, Oberinspektor
SIMON Csaba, Revident

- 1984-ben megalapították az ICM (Intercity-Marchandises) nemzetközi áru fuvarozási hálózatát, későbbi nevén **TEF** (Trans-Euro-Freight) a nemzetközi rendező pályaudvarokat összekötő vonatok (az érkezett kocsik 6 órán belüli tovább indulással történő) kritériumokon alapuló hálózatát.
- 1987-ben a TEEM menetrendkönyv grafikus és térképes formában készül.
- 1988-ban az alapszabály megváltozik.
- 1993-ban a ZSR-t bevonják a konferenciába, mint a CSD egyik utódja. A konferencia ügyvezetését folytatja a CD.
- 1994-ben elkészítették és publikálták **az első számítógépes „LIM Menetrendi” segédprogramot**, valamint menetrendet.

Forum Train Europe

LIM-DIAL

Ver. 2.01

99/00

for Windows



Kursbuch

Livret-Indicateur

Libretto-Indicatore

Timetable Leaflet

Validity : 30.05.1999 - 27.05.2000



WMPS Tehervonati Konferencia 1996 Pécs

1996-09-06



**HOTEL
MEDITERRÁN**

Pécs/Dömörkapu

Telefon: 06-72-336-222

Fax: 06-72-336-156

WMPS 1996 megnyitó



- Az **utolsó EGK-ra 1996 novemberében** Norvégiában Kongsbergben került megrendezésre.
- A Konferenciát üdvözlő levélben megtisztelte **Szűcs Sándor** úr, aki 1956-ban Záhonyban volt állomásfőnök és külföldre történő távozása után a norvég vasútnál elismert vezető mérnök pozícióba került.

Európai Unió első lépései a csökkenő árufuvarozás ellensúlyozására

Fő célkitűzések a következők voltak:

- Személyszállításnál a gyors eljutási idők elérése a főbb gazdasági centrumok között. A nagysebességű hálózat kiépítésére elképzelések.
- A közúti/vasúti kombinált fuvarozás fejlesztése és előnyben részesítése.
- Az egységes vasúti műszaki szabványok megteremtése, elfogadása.
- A határállomásokon az átadás és átvétellel kapcsolatos adminisztráció, valamint a műveleti idők minimálisra csökkentése.
- Az 1990-es években munkacsoportok alakultak **határok nélküli vasút** megteremtésére „Grenzlose Bahn” címmel.
- **A 90-es években megtörtént a közösségi elvek kidolgozása, amely elsősorban a vasúti szervezetek átalakítására, a vasúti infrastruktúra használatára és a szolgáltatások meghatározására vonatkozott.**

Az EFK és EKG szervezetek egyesülése

Az EFK-n 1994-ben Varsóban az SBB igazgatótanácsa a CD igazgatóságával együtt megbízást kapott arra, hogy megvizsgálja az EFK és az EKG szervezetek egyesülésének lehetőségét.

Kidolgozták 1995-ben az átszervezési koncepciót és 1997. január 1-jét követően fogadták el. Az EFK és az EKG első közös testületi ülése 1996. szeptember 20-án, La Rochelle-ben (Franciaország) került megrendezésre. E történelmi találkozó alkalmával az európai vasutak képviselői létrehozták a Forum Train Europe (**FTE**) közös szervezetet.



Nagy konferenciaterem Ljubljanában



FTE A koordinációs értekezlet (a menetvonal-tanulmányokra vonatkozó felkérések elkészítése) januárban és április végén.

FTE B (menetvonal-pályázatok előkészítése) keretében kerül megrendezésre.

FTE C konferencia júliusban a következő tevékenységeket végzi:

- EWP személyszállító kocsik finomhangolásának ütemezése.
- Ideiglenes menetvonal-ajánlatok vizsgálata és a kifogások megfogalmazása.
- Későn érkezett megrendelések elkészítése és harmonizálása.
- Konzultáció a nemzetközi vonatkozású építési intézkedésekről.

In memoriam

Első sorban **Hegyi József és Gittinger Tibor urakról, Dr. Varga Gyuláról, Óbányai Józsefről és Hegedüs Sándorról, Kiss József** volt munkatársról, akivel együtt 1986 - 1991 években dolgozhattam a „TEEM, TEC, Nemzetközi Kocsiáramlat Felmérő, valamint az EGK Állandó Munkacsoport (ÁMCS) munkájában.

Fehér László Forgalmi főosztályvezető-helyettes, majd Személyszállítási Főosztály vezető úrról aki 1984-től az EGK és EFK Állandó Munkacsoport (ÁMCS) koordinációs munkájában folyamatosan vezető szerepet vállalt a bekövetkezett haláláig.

Simon Sándor úrról, akivel 1992 évben Wroclawban együtt vettük át az „EGK-CEM” keretében az elődöktől az ügyvezetői feladatokat.

Köszönöm megtisztelő figyelmüket!