

50 ÉVES A KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI SZEMLE¹

A KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI SZEMLE ALAPÍTÁSÁNAK ELŐZMÉNYEI

A Közlekedéstudományi Egyesület elődje a Közlekedés- és Mélyépítéstudományi Egyesület 1949. január 29-én alakult meg. Az akkor elfogadott alapszabály szerint az Egyesület célját a következőkben határozták meg: „A közlekedés és mélyépítés területén működő műszaki és tudományos szakemberek tömörítése, a szakemberek műszaki és tudományos képzettségének fejlesztésében való részvétel”. Nevét 1955-től Közlekedés és Építéstudományi Egyesületre, 1959-től pedig Közlekedéstudományi Egyesületre változtatták.

Az Egyesület az említett célkitűzéseknek megfelelően már 1949-ben mérnöki folyóiratot adott ki Magyar Közlekedés Mély- és Vízépítés címen. Ezen szakfolyóirat és utódjainak kiadását és költségeit évtizedekig a Műszaki és Természettudományi Egyesületek Szövetsége (MTESZ) fedezte, kezdetben a Tudományos Folyóiratkiadó Nemzeti Vállalat révén.

A lapalapítással kapcsolatos feladatot az Egyesületben mint főszerkesztő Dr. Vásárhelyi Boldizsár tanszékvezető műszaki egyetemi tanár vállalta. Segítségére voltak az Egyesület Közgyűlése által megválasztott szerkesztők, szakszerkesztők és szerkesztőbizottsági tagok. A cikkírók majdnem kizárólag az egyesületi tagok sorából adódtak. A folyóirat ekkor kéthavonta 60 oldalon jelent meg, a Szikra Nyomda előállításában.

Az Egyesület első anyafolyóirata az említett néven két évig élt, 1951-ben a témák és a terjedelem szükségessé tette két rokon, de független folyóirat párhuzamos megjelentetését.

A KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI SZEMLE ALAPÍTÁSA ÉS MEGJELENÉSÉNEK ELSŐ 25 ÉVE (1951-1975)

Az Egyesület szakosított közlekedéstudomá-

ny folyóirata, a Közlekedéstudományi Szemle az előzőekben említett mérnöki folyóiratból vált ki 1951-ben. Az első szám 1951 januárjában jelent meg 40 oldalon egyszerű kék borítóval.

Az első szám első oldalain többek között a következők olvashatók:

„A történelmi idők új, nagyszabású feladatai kívánják, hogy eredményes megoldásokra újult munkalendülettel és új, s megfelelő, a gyakorlati munkát termelékenyebbé tevő tudományos szakteretek között fogjunk hozzá.

Az Egyesület és a Közlekedéstudományi Szemle feladatuknak tekintik a tudomány és az üzemek dolgozói olyan együttműködésének a megszervezését, amely az élénk tornyosuló közlekedési feladatok megoldását majd nagymértékben előmozdítja.

Új lapunk, a Közlekedéstudományi Szemle az építőmunkában valamennyi olvasójának messze-menően segítségére akar lenni, viszonzásul pedig kér minden érdeklődő olvasót, hogy a maga részéről a lapot e törekvésekben szintén támogassa.”

A Közlekedéstudományi Szemle első évfolyamának főszerkesztője Dr. Vásárhelyi Boldizsár, felelős szerkesztője György István, szakszerkesztője pedig Dr. Nemesdy Ervin volt. A szerkesztőbizottságban a következőkben felsorolt szakemberek foglaltak helyet:

Antal György, Bereznai Oszkár, Berke Béla, Dr. Csanádi György, Dr. Czére Béla, Déri Tibor, Ertl Róbert, Fazekas 7. János, Fazekas József, Felcsuti László, Feledi Béla, Fekete András, Frenyó Ákos, Dr. Jeckel Tibor, Kánya Ernő, Kovács Károly, Krajcsovics József, Módos Elemér, Németh Károly, Dr. Papp Endre, Papp István, Pákozdi Jenő, Dr. Princz Gyula, Rostásy István, Dr. Szabó Dezső, Dr. Sztankóczy Zoltán, Tóth III. János.

A lapot a Közlekedés- és Mélyépítéstudományi Könyv- és Folyóirat Kiadó Vállalat (Budapest, VII., Dob. u. 73.) adta ki. Éves előfizetési ára 24,-, egy szám ára pedig 3,- forint volt.

1 Dr. Ivány Árpád: 50 éves a Közlekedéstudományi Szemle. *Közlekedéstudományi Szemle*, I. évf. (2000. márc.) 3. sz. 81-84.p.

Néhány hónap után *György István* helyett *Dr. Sztankóczy Zoltán* lett a lap felelős szerkesztője.

1952-től *Harmati Sándor* látta el a főszerkesztői teendőket, 1955-ben pedig *Dr. Czére Béla* váltotta fel az addigi szakszerkesztőt, *Dr. Nemesdy Ervint*. A lap kiadója ettől az időponttól kezdve a Műszaki Könyvkiadó (Budapest, V., Bajcsy Zsilinszky út 25.) lett.

1975-ig a Szerkesztőbizottság vezetésében nem történt változás. A Szerkesztőbizottság sorában viszont különböző időszakokban többek között bekerültek a következő közlekedési szakemberek:

Dr. Ábrahám Kálmán, Dr. Bajusz Rezső, Dr. Gáli Imre, Kovács István, Dr. Kerkápoly Endre, Dr. Martoni József, Dr. Mészáros Károly, Dr. Nagy József, Dr. Nagy Rudolf, Novák István, Nyári Sándor, Petrik Ottó, Prohászka László, Dr. Ruisz Dezső, Szentgyörgyi Károly, Színi Béla, Szücs Zoltán, Dr. Tózsér István, Dr. Turányi István, Urbán Lajos, Dr. Vásárhelyi Boldizsár, Dr. Vilmos Endre.

A lap eladási ára közben emelkedett, mégpedig 1957-ben 6,- forintba, 1970-ben 9,- forintba. 1965-ben a kék borítólapon kék-szürkére változott. 1966-ban a kiadói tevékenységet a Lapkiadó Vállalat (Budapest, VII., Lenin körút 11.) vette át.

Ezekben az években a Közlekedéstudományi Szemle – mint érzékeny szeizmográf a maga területén – hűen jelezte a megnövekedett szállítási feladatokból adódó problémákat, a fejlődő közlekedéstechnikából, az új és új munkamódszerekből és a külföldi tapasztalatokból jelentkező nehézségek hazai megoldását, a korszerű, gazdaságos közlekedés megvalósításáért folytatott küzdelmet.

Az első 25 esztendő cikkanyaga gazdag kincstár. Jól tükrözi azt a lelkes társadalmi-tudományos tevékenységet, amelynek a Közlekedéstudományi Egyesület adott otthont. A 25 év alatt a Közlekedéstudományi Szemle összesen mintegy 1800 nagyobb tanulmányt, szakcikket közölt, amelyek mellett a kisebb közlemények száma is több mint 400. A cikkanyagban

legnagyobb arányban, 35%-ban szerepeltek országunk akkori közlekedésének gerincét alkotó vasúti közlekedés műszaki, üzemi, gazdasági és egyéb problémái. Ebben az időszakban az akkor rohamosan fejlődő közúti közlekedés aránya a cikkekben 15-20%-os volt. A cikkek 25-30%-a a vízi közlekedés, a légi közlekedés, a városi közlekedés, a posta és hírközlés kérdéseivel foglalkozott. Figyelemreméltó, hogy a közlekedés általános problémái, a komplex, több közlekedési ágazatot érintő cikkek több mint 20%-ot tettek ki, jelezve a közlekedés átfogó szemléletének erősödését a hazai tudományos elméleti és gyakorlati munkában.

A KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI SZEMLE MEGJELENÉSÉNEK MÁSODIK 25 ÉVE (1976-2000)

A lap felelős szerkesztője 1976-ban *Dr. Czére Béla* lett, szerkesztője pedig 1979-ben *Petrik Ottó*t nevezték ki, aki 1983-ig végezte e feladatokat kapcsolatos teendőket. *Petrik Ottótól* 1983-ban *Hüttl Pál* vette át a szerkesztői teendőket. *Hüttl Pál* azóta is, tehát 2000-ben is szakszerkesztője a Közlekedéstudományi Szemlének.

A folyóirat ára ezekben az években is emelkedett. 1980-ban egy lap ára 18,- forintba, 1981-ben 23,- forintba került.

A Közlekedéstudományi Szemle Szerkesztőbizottsága lényegesen megváltozott 1984-ben. Felelős szerkesztőnek *Dr. Timár András*t választották, a szerkesztőség tagjai pedig a következők lettek:

Dr. Bajusz Rezső, Dr. Berényi János, Dr. Czére Béla, Derzsi András, Dr. Ertl Róbert, Dr. Fekete György, Hegyi Kálmán, Dr. Horváth Attila, Dr. Horváth Lajos, Dr. Jankó Domonkos, Dr. Kádas Kálmán, Dr. Kerkápoly Endre, Dr. Koren Csaba, Kovács István, Dr. Kozáry István, Márfai Tibor, Dr. Nagy József, Dr. Nagy Rudolf, Dr. Nemesdy Ervin, Paisch Nándor, Dr. Schusztér József, Dr. Szabó Dezső, Tánczos Lászlóné dr., Dr. Turányi István, Urbán Lajos, Dr. Vásárhelyi Boldizsár, Dr. Verasztó Imre, Dr. Vilmos Endre.

1985-ben a szerkesztőbizottság élére elnököt neveztek ki *Urbán Lajos* személyében. Ettől

az időponttól kezdve a kiadói tevékenységet a Delta Szaklapkiadó és Műszaki Szolgáltató Leányvállalat (Budapest, VII., Garai u. 5.) látta el. A lap ára pedig 36,- forintra emelkedett.

1989-ben *Dr. Timár András* leköszönt felelős szerkesztői megbízatásáról és az akkori Közlekedési Minisztérium kollégiumának javaslatára a KTE Elnöksége *Dr. Ivány Árpádot* nevezte ki felelős szerkesztővé, illetve főszerkesztővé. 1989. év után a Szerkesztőbizottság – különböző időpontokban – a következő közlekedési szakemberekkel egészült ki:

Benczédi Mihályné, Bretz Gyula, Csárádi János, Dr. Cseh Lajos, Erdei Tamás, Garami Kálmán, Fáy András, Folk György, Horváth Árpád, Dr. Juhász György, Dr. Kardos János, Dr. Katona András, Muradin Péter, Ónozó György, Dr. Pákay András, Pál József, Dr. de Sorgó Tibor, Szécsi László, Takács Béla, Tari László, Dr. Torma Imre, Dr. Tóth László, Dr. Töröcsik Frigyes, Dr. Várszegi Gyula.

1994-től a kiadói tevékenységet a Közlekedési Dokumentációs Kft. (Budapest, VII., Csengery u. 15.) látja el és egyben elvégzi a nyomdai munkákat is.

A Közlekedéstudományi Egyesület Országos Közgyűlése négyévenként áttekinti a Közlekedéstudományi Szemle szerkesztőbizottsági tagjainak, szerkesztőinek és elnökének munkáját, tudomásul veszi egyes személyek távozását, illetőleg újak bevonását a munkába. A főszerkesztőt négy évenként a közgyűlés választja meg.

A KTE Országos Közgyűlése 1995-ben újabb négy évre megbízta *Dr. Ivány Árpádot* a főszerkesztői tevékenység ellátásával. A Szerkesztőbizottság elnöke pedig 1996-1998 között *Urbán Lajos* utódjaként *Rigó Zoltán* lett, 1998. év közepétől pedig *Pál József*.

Az 1995-ben újjáválasztott Szerkesztőbizottság tagjai a következő szakemberek lettek: *Benczédi Mihályné, Bretz Gyula, Dr. Czére Béla, Dr. Cszimadia Éva, Domokos Lajos, Ecsedy Gábor, Erdei Tamás, Jakab György, Dr. Kerkápoly Endre, Kovács Péter, Dr. Menich Péter, Dr. Rixer Attila, Dr. de Sorgó Tibor, Szakál*

Győzőné dr., Szathmáry Sándor, Tanczos Lászlóné dr., Dr. Tóth László.

A következő években néhányan eltávoztak a Szerkesztőbizottságból és a 2000. januárban újra választott bizottság kiegészült *Árva Kálmán, Dr. Berényi János, Kalmár Béla, Kiss András* közlekedési szakemberekkel.

Az infláció következtében az utóbbi 12 évben egyre nehezebb megfelelő anyagi fedezetet biztosítani a lap előállításai és terjesztési költségeire. A folyóirat eladási ára ugyan az utóbbi években folyamatosan emelkedett, így egy szám ára 1991-ben 45,- forintra, 1994-ben 50,- forintra, 1998-ban 100,- forintra, 2000-ben pedig 150,- forintra emelkedett, de az így befolyó összeg is csak 20%-ban fedezi a kiadásokat. A folyóirat megjelenetése érdekében támogatókat kellett szerezni. Ez nagyon nagy nehézségekkel és sok utánjárással járt, de eddig sikeres volt. A folyóirat fő támogatója a MÁV Rt. Ezenkívül évente váltakozóan mintegy 35-40 közlekedési vállalat, szervezet, illetve alapítvány támogatja a folyóirat megjelenését. A támogatók között volt, illetve van valamennyi Volán vállalat, a GYSEV Rt., a MAHART Rt., MALÉV Rt., a HUNGAROCAMION Rt., a Légiközlekedési és Repülőtéri Igazgatóság Rt., a Közlekedési Főfelügyelet, a Közlekedéstudományi Intézet Rt., a Közlekedési Múzeum, a Volánbusz Rt., a Voláncamion Rt., a Volán Tefu Rt., a „Pro Renovanda Cultura Hungariae” és az „Építési Fejlődésért” alapítványok. A lap előállításához lényegesen hozzájárul a MTESZ és a lapgazda Közlekedéstudományi Egyesület is. Ha ezek a támogatások nem lennének, a folyóiratot nem lehetne megjelentetni.

Hasonló gazdasági nehézségekkel küzd a MTESZ tagegyesületeinek szinte valamennyi szakfolyóirata. A gazdasági rendszerváltás, a piacgazdaságra való áttérés és ezekben az években jelentkező magas infláció kedvezőtlenül hatott a MTESZ szövetségi és egyesületi szaklapjaira. Míg 1986-ban a Szövetség és egyesületei hetvenhét szaklappal rendelkeztek, addig mára ez a szám hatvankettőre csökkent. A Közlekedéstudományi Szemlével kapcsolatos kiadási nehézségeken – mint em-

lítettük – sikerült úrrá lenni, és így a folyóirat, mint 50 év óta mindig, 2000-ben is havonta megjelenik.

A Közlekedéstudományi Szemle megjelenésének második 25 évében (1976-2000) a mindenkori Szerkesztőbizottság a lap tartalmi követelményeivel kapcsolatban hasonló elveket tűzött ki maga elé, mint az az első 25 évben történt. A folyóirat ezekben az években is azokat a célkitűzéseket szolgálta, amelyek a Közlekedéstudományi Egyesület tevékenységét is irányították. Alapelv volt, hogy a folyóirat tárja fel a közlekedéstudomány eredményeit, ismertesse a közlekedés fejlesztésében elért eredményeket, mutassa be az Egyesület által szervezett rendezvényeket, az ott elhangzott előadásokat, korreferátumokat, hozzászólásokat és a rendezvényeken hozott határozatokat.

A személy- és áruszállítás tudományos kérdéseit igyekeztek ezekben az években is megfelelően elemezni. A Szemlében megjelent cikkek foglalkoztak valamennyi közlekedési ágat érintő fuvarozási, műszaki, közgazdasági kérdésekkel, de jelentek meg tanulmányok a közlekedés jogi, társadalmi, történeti stb. témáiról is. Mindig fontos szempont volt a cikkek tudományos jellege. Ezért azok nagyobb része inkább a szakemberekhez, mint a közlekedésben dolgozók széles rétegeihez szólt.

A témák között általában megfelelőek voltak az arányok mind a műszaki és a közgazdasági kérdések között, mind az általános, több ágazatot érintő, valamint a vasutat, a közutat, a vízi és légi közlekedést érintő cikkek között. Az 1970-es évek második felében bizonyos mértékig túlsúlyban voltak a közúti témák. Az utóbbi években már kiegyensúlyozott volt az arány a vasúti és közúti cikkek között. A cikkek 15-25%-át az általános, több közlekedési ágat érintő témák tették ki, 25-30% volt a vasúti és 20-25% a közúti téma, 20-30% pedig a vízi közlekedéssel, a légi közlekedéssel, a kulturális és közlekedésbiztonsági témákkal foglalkozott és ismertette a nemzetközi közlekedéssel kapcsolatos kimagasló eredményeket.

A Szemlében megjelenő cikkek lépést tartottak a mindenkor aktuális témákkal. A Szerkesztő-

tőbizottság és a Szerkesztőség arra törekedett, hogy minél több közlekedéspolitikai ismertető cikk jelenjen meg. Az utóbbi években kompetens személyek írásaikban többek között a következő témákkal foglalkoztak:

- A magyar közlekedés helyzete, fejlesztésének iránya, figyelemmel az európai közlekedésben betöltött szerepére.
- A magyar közlekedésnek az európai nemzetközi kereskedelemben és idegenforgalomban való szerepe.
- A szállítási igényesség kérdése.
- A tömegközlekedés előnyét biztosító műszaki és forgalomtechnikai módszerek.
- A szállítmányozás kérdése.
- A kombinált fuvarozás helyzete.
- A műszaki fejlesztés általános irányai.
- A népgazdasági szerkezetváltás és a közlekedés összefüggései.
- A közlekedési balesetek elemzése.
- Az ellátási-elosztási logisztika számítógépes irányítása.
- Az európai gazdasági közösséghez való csatlakozás közlekedési feltételei. 1998. évi 8. (augusztusi) számtól kezdve minden számban ún. EU-melléklet jelenik meg.

Néhány esetben a lap hasábjain tudományos viták folytak egy-egy műszaki, illetve közgazdasági kérdéstről.

A lap példányszáma megjelenésének 50 éve alatt 500-1300 között mozgott. Legalacsonyabb volt a példányszám a 80-as évek végén. 2000-ben a lap 700 példányban jelenik meg.

Rigó Zoltánnak, a Közlekedéstudományi Szemle Szerkesztőbizottsága elnökének (1996-1998) javaslata alapján korszerűsítettük a Közlekedéstudományi Szemle belső szerkezetét és külső megjelenését. Ennek megfelelően a négyszín-nyomású borítólapra a legfontosabbnak tartott cikkek közül 3-5-nek a rövidített címe és a KTE emblémája is megjelenik. A folyóirat szerkezete is korszerűbb lett. Rotatrendszert alkalmazunk, a belső oldalakat a régebbi két hasáb helyett három hasábosra szedjük, a korábbinál lényegesen jobb minőségű papíron. Ezekkel a korszerűsítésekkel az ábráknak és a táblázatoknak a hivatkozó szó-

veghoz való tördelése könnyebben megvalósítható és ezzel áttekinthetőbbé vált a folyóirat.

Évente átlagosan hetven tudományos cikk jelenik meg. Az 50 év alatt tehát mintegy 3500 tudományos cikk foglalkozott a közlekedés helyzetével, hiányosságaival, fejlődésével és az előttünk álló feladatok megoldására vonatkozó javaslatokkal. A Közlekedéstudományi Szemlének fontosságát, szerepét igazán a megjelent cikkek tartalma, színvonala minősíti. A folyóirat félszázados értékes szakmai tradícióinak megőrzését, de a változó társadalmi-gazdasági viszonyok követelményeinek megfelelő fejlesztését egyaránt fontosnak tartjuk.

A Közlekedéstudományi Egyesület 1991 óta „Szakirodalmi Díj”-at ad a tudományos folyóirataiban kiemelkedő színvonalon publikáló tagjai számára. Ebben a kitüntetésben az a szerző részesülhet, aki az Egyesület szakfolyóirataiban rendszeresen, magas szinten publikál. A cikkeknek tudományos újszerűségén és társadalmi-gazdasági fontosságán felül közérthetőnek, szép magyar nyelvezetűnek kell lennie. A Közlekedéstudományi Szemlében megjelent cikkek írói közül a következők kaptak „Szakirodalmi Díj”-at. A cikkek íróit abc sorrendben sorolom fel:

Antal István, Dr. Bíró József, Dr. Borotvás Elemér, Dr. Czére Béla, Dr. Gál Gyula, Erdei Tamás, Dr. Hegedűs Gyula, Dr. Holló Péter, Dr. Honti Péter, Hupfer Rezső, Kovács Péter, Dr. Nádas Péter, Dr. Novoszáth Péter, Dr. Prezenszki József, (két esetben is), Dr. Rixer Attila (két esetben is), Simon István, Dr. Szabó András, Tánczos Lászlóné, dr., (három esetben is), Dr. Veroszta Imre, Dr. Vörös Attila, Dr. Zeley István, Dr. Zsirai István, Pammer László.

A Közlekedéstudományi Szemle az elmúlt fél évszázad alatt jól segítette a közlekedés műszaki-gazdasági tudományos elméleti és gyakorlati fejlődését. Ez nagyban köszönhető szerzőinek és a mindenkori Szerkesztőbizottságnak.

A Szerkesztőbizottság tagjai az üléseken és az ülések közötti közbenső időben is folyamatosan foglalkoznak a tanulmányok, a szakanya-

gok megszerzésével, lektorálásával, valamint az általános irányvonal és az előremutató súlyponti témakörök, célszámok megbeszélésével. Ez a munka mind a műszaki, gazdasági tudományos színvonalat, mind pedig a valós gyakorlattal, a közlekedés valamennyi ágazatának életével való kapcsolatot egyaránt szolgálta.

A Közlekedéstudományi Szemle igyekezett segíteni a lapgazda, a Közlekedéstudományi Egyesület előtt álló feladatok minél magasabb színvonalon való megoldásában. Így:

- a közlekedés, a közlekedéstudomány elméleti és gyakorlati fejlődésének elősegítésében;
- a közlekedéstudomány eredményeinek közzétételében, népszerűsítésében, a magyar közlekedéstudomány európai integrációjának előmozdításában, a közlekedési kultúra fejlesztésében.

Az új társadalmi-gazdasági rend a Közlekedéstudományi Szemlét is új helyzet elé állította. A piacgazdaság, az európai integráció újabb és újabb korszerű, tudományos cikkek megírására ösztönözte és ösztönzi a jövőben is a szerzőket.

Bízunk abban, hogy a folyóiratban a jövőben megjelenő cikkek az ötven év tapasztalataira támaszkodva elősegítik a felgyorsult haladást, javaslataikkal a közlekedés mind magasabb szintre való emelését szolgálják.

Dr. Ivány Árpád



THE TRANSPORT SCIENCE REVIEW
CELEBRATES 50 YEARS



50 JAHRE
VERKEHRSWISSENSCHAFTLICHE
RUNDSCHAU