

TUDOMÁNYOS DIÁKKÖRI KONFERENCIA

Fényképezés céljából közlekedő különvonatok szervezésének
továbbfejlesztési lehetőségei

Garamvölgyi Ádám

Közlekedésmérnöki Bsc, IV. évfolyam

Kötőpályás közlekedés rendszerek szakirány

Konzulens:

Szabó Lajos

Egyetemi adjunktus

2014. november 5.

Tartalomjegyzék

Tartalomjegyzék.....	2
Rezümé.....	3
Bevezetés.....	4
1. Előzmények.....	5
1.1. A vasút és a fényképezés kapcsolata.....	5
1.2. Átalakuló vasút.....	6
1.3. A fotósvonatok főbb jellemzői.....	7
2. Problémák és megoldások.....	11
2.1. Az utazásszervezés jogi háttere.....	11
2.2. A vasútvonal kiválasztása	12
2.3. A különvonat szerelvényének kiválasztása	16
2.4. Menetrendi és technológiai kérdések	18
2.5. Díjszabási kérdések.....	19
3. Megoldási javaslatok.....	24
Összegzés	28
Felhasznált irodalom	29

Rezümé

Fényképezés céljából közlekedő különvonatok szervezésének továbbfejlesztési lehetőségei

Azért választottam ezt a témát, mert ugyan egy viszonylag szűk réteget érintő kérdésről van szó, a vasútfotózás mégis egyre növekvő népszerűségnek örvend mind hazánkban, mind az egész világon. A magyar vasút az elmúlt években egyre nagyobb léptékű fejlődésnek indult, és ami ennek a fejlődésnek a pozitív hozadéka egy vasutas vagy egy utas szempontjából, az a vasútbarátok számára mindig valaminek az elmúlását jelenti. A vasút fényképezése éppen ezért rendkívül aktuális, hiszen a magyar vasút talán legnagyobb átalakulása, változása zajlik a gőzvontatás megszűnése óta.

A kimondottan fényképezési célból közlekedő különvonatok a különvonatozás egy egészen speciális területe, azonban számos olyan probléma merül fel a szervezés során, aminek megoldása a hétköznapi üzemvitel során is érzékelhető, pozitív változásokat eredményezne.

Dolgozatomban röviden feltárom a magyarországi vasútfényképezés és különvonat-szervezés múltját. Az elmúlt évtized vasútfotós különvonatainak tapasztalatai alapján elemzem a szervezés során fellépő problémákat. Keresem a választ arra, hogy a magyar vasút átalakulása milyen hatással van erre a területre. Bemutatom a környező országok vonatkozó gyakorlatait és megvizsgálom, hogy miben egyeznek, és miben különböznek a hazaitól. Vizsgálom a külföldön bevált megoldások alkalmazhatóságát Magyarországon, illetve ezek és a feltárt problémák alapján további javaslatokat teszek, melyek a fotósvonat-szervezés továbbfejlesztését teszik lehetővé.

Bevezetés

”Az 1970-es évekre a vasútnál csak a hülyék és a megszállottak maradtak.”.

Moldova György

Amióta vasút, azóta vasútbarátok is léteznek. A fényképezés ugyan már a XX. század közepétől kezdve egyre inkább elérhető az átlagember számára, igazán elterjedni csak a digitális technológia megjelenésével tudott.

Kissé lemaradva ugyan, de a fejlett országok vasutjaihoz hasonlóan Magyarországon is folyamatosan jelennek meg a korszerű járművek, a felújítások során a régi infrastruktúrát és járműállományt folyamatosan váltja fel az új. Ezek óhatatlanul is a múlt emlékeinek elveszését jelentik, ez pedig – természetesen belátva, hogy szükséges és időszerű – a dokumentálás fontosságát erősíti. Amilyen értékesek manapság az évtizedekkel ezelőtt készült képek, úgy a mai vasutat bemutató képek is előbb-utóbb, de ilyen mértékű változások mellett inkább előbb, komoly értékke válhatnak.

Magyarországon a vasútbarát társadalom is átalakulóban van. Egy meglehetősen szűk, azonban elkötelezett társaság mellett sokan fedezik fel ezt a hobbit, sokan látják meg a vasút szépségét, azonban ezzel párhuzamosan sokan el is tűnnek. Összességében nézve a fizetőképes kereslet a fotós vonatok iránt csökken, egyre kevesebb tudnak ilyen költséges hobbinak áldozni.

Célom, hogy a hazai – elsősorban nagyvasúti - fotós vonat szervezés tapasztalatai alapján feltárjam a szervezés során felmerülő problémákat és azokra megoldási javaslatot dolgozzak ki. Ehhez megvizsgálom a vasút elmúlt évtizedekben lezajló átalakulását. Bemutatom a környező országok vonatkozó gyakorlatát, és azt, hogy a külföldön már jól működő megoldásokat miként lehetne, vagy miért nem lehet a hazai környezetben alkalmazni.

Mivel írásba foglalt irodalma ennek a témának kevés van, elsősorban hazai és nemzetközi vonatkozásként egyaránt azoknak a véleményére voltam kíváncsi, akik első kézből tudnak a fotós vonatok szervezésének tapasztalatairól beszámolni. Magam is sok ilyen jellegű úton részt vettem, és kisebb feladatok erejéig szervezőként is tevékenykedtem, így saját tapasztalataimat is felhasználtam.

1. Előzmények

Ebben a fejezetben feltárom a vasút és a fényképezés közös történelmét. Megvizsgálom, milyen átalakuláson ment, és megy végbe a vasút az elmúlt évtizedek során, illetve röviden bemutatom, mitől különbözik egy fotós vonat a megszokott különvonatoktól. A fejezet végén röviden összegzem az elmúlt tíz év magyar vasútfotós vonatainak tapasztalatait.

1.1. A vasút és a fényképezés kapcsolata

A vasút fényképezése az 1900-as évek első felében főként két okból történhetett. Az első a hivatásos fényképész által történő dokumentáció, és itt említeném meg Fialovits Béla nevét, aki a 30-as és 40-es években mai szemmel nézve is kiemelkedő minőségű képeken örökítette meg a gőzvontatás járműveit, hiszen az Északi fűtőház első embereként ezt megtehetette. A másik esetben nem beszélhetünk tudatos vasútfényképezésről, csupán családi és egyéb magánjellegű képek készítésekor véletlenszerűen kerültek a képre a vasúti járművek, hiszen akkoriban vasúton utazni egész mást jelentett, mint napjainkban.

A fényképezési lehetőségek szűkössége mellett további bonyodalmat jelentett, hogy a vasút megörökítése - félkatonai jellegű üzem lévén - mindig is szigorúan tilos volt, erre engedélyt szerezni csak nagyon kevesek tudtak. A 1970-es évektől kezdve szerencsére oldódott a szigor, és egyre többen kezdték komoly hobbiként, szinte hivatásszerűen megörökíteni a vasutat. Talán a legkiemelkedőbb alakja ezeknek az éveknek Dr. Kubinszky Mihály, soproni építészmérnök, aki páratlan képsoraival megalapozta Magyarországon a hobbi szintű vasútfényképezést. Az 1. ábra az Ő 1972-ben készült képe látható.



1. ábra 424-es sorozatú gőzmozdony személyvonattal (Fotó: Kubinszky Mihály)

Az 1980-as kezdve egyre többen hódoltak ennek a hobbinak, és köszönhetően a magyar vasút elmaradottságának, a környező országokból is egyre többen jártak – és járnak azóta is - ide, hiszen akár a német, akár az egykori csehszlovák vasutakat nézzük, az onnan kikopó, legendás hírű járművek nálunk nem ritkán évtizedekkel tovább közlekednek közforgalomban. A digitális képalkotás elterjedése a 2000-es évek első évtizedének végére szinte mindenki számára elérhetővé tette a fényképezést, és ezzel számos lehetőség mellett rengeteg probléma forrásává is vált. (1)

Az idők folyamán fokozatosan enyhült a fényképezéssel kapcsolatos szigor és elzárkózás, viszont kijelenthetjük, hogy napjainkra az egész nincs egyértelműen leszabályozva, és nagyon sok alkalmazott azzal a kevés rögzített szabállyal sincs tisztában, ami létezik. Alapvetően az utasok számára megnyitott területen, nem üzemi terület irányába történő fényképezéshez nincs szükség engedélyre, azonban az üzemi területre mind a belépés, mind az ott történő fényképezés már nehezebb kérdés. A korábbi években létezett kimondott Belépési és felvétel-készítési engedély, amit egy évre adtak ki, és az üzemi területeken is lehetővé tette a fényképezést, természetesen rögzített szabályok betartása mellett. Miután az érdeklődők száma nőtt, és egyre többen éltek a lehetőséggel, a vasút a rendszer átalakítása mellett döntött, ezután azonban az engedélyeztetés bonyolulttá és átláthatatlanná vált. Ha valaki engedélyt szeretne, az igénylést követően részt vehet egy balesetvédelmi oktatáson, majd ezek után egy regisztrációs kártyát kap, aminek birtokában már igényelhet belépési és felvétel-készítési engedélyt is. Ez az engedély azonban konkrét időpontra és alkalomra szól, tehát minden egyes fényképezésre külön engedélyt kellene igényelni, azonban egy-egy engedély postázása több hetet is igénybe vesz. A leírtak alapján el lehet képzelni, hogy az rendszer valójában nem életszerű, a mindennapok során nehezen alkalmazható. Tovább súlyosbítja a helyzetet, hogy a vasutasok és vasútbarátok között fennálló íratlan szabályokat az utóbbiak táborába tartozók sokszor semmibe veszik.

1.2. Átalakuló vasút

Magyarország Európai Unió csatlakozása következtében számos uniós irányelv lépett életbe, amik a tagállamok által a nemzeti jogba beépítendő elemeket tartalmazzak. Ez a nemzeti vasutak 1990-es évekig tartó monopolhelyzetéhez képest jelentős változásokat hozott, hiszen megtörtént a vasút liberalizációja, az egységes állami vasútvállalat szétdarabolása és a magánvasutak térnyerése is. A liberalizáció következtében a vasút szerepét kívánták erősíteni, hiszen a vasúti szállítások drasztikus csökkenése, a személyszállítási díjak növekedése, és a

többi közlekedési ágazat, főleg a közút részarányának rohamos növekedése ezt indokoltta. Napjainkra Magyarországon a magánvasutak száma a 30-at is meghaladta, azonban a bonyolult és drága engedélyeztetések miatt a szereplők jelenléte nem mindig bizonyul tartósnak. A nemzeti vasúttársaságok utódai, illetve az integrált vasúttársaságok számára a versenyhelyzet bevételecsökkenést, a fuvarok elvesztését okozták, hiszen a magántársaságok versenyképesebb árakon tudnak dolgozni. Így az előbbieknél sokszor a költséges, kevésbé jövedelmező üzletek maradnak meg.

Az önálló pályavasút kiválása miatt megjelenő pályahasználati díjak jelentős tételt jelentenek mind a magánvasutak, mind pedig az állami vasút számára, ami így megdrágítja a közlekedést. Ezek az infrastruktúra-költségek a közút esetében nem jelentkeznek minden résztvevő számára, így az továbbra is versenyképesebb a vasútnál, emellett az állami vasút monopolhelyzetének elvesztése miatt csak egy szereplő maradt a sok versenytárs mellett, és szerkezete illetve mérete miatt sokkal kevésbé tud rugalmasan reagálni a piaci igényekre, változásokra.

Magyarországon a vasút liberalizáció több lépésben ment végbe, azonban talán az egyik legjelentősebb dátum 2007. június 1, hiszen ekkor vált ki a pályavasúti üzletág, és alakult meg a személyszállítási, gépészeti és vontatási üzletág is (utóbbi három 2014. január 1-től ismét összevonásra került).

A magyarországi muzeális járművek fenntartására kijelölt MÁV-Nosztalgia Kft. 2007 óta már nem kap állami támogatást, és feladata elsősorban a nyereséges működés. Ennek megfelelően a tulajdonában lévő járművekkel pályaeépítéseken dolgozik és szerves résztvevője a magyar vasúti közlekedésnek. Szintén ebből az okból kifolyólag azóta a rendkívül költséges fenntartásuk miatt az üzemképes gőzmozdonyok száma is csökkent. (1)

1.3. A fotósvonatok főbb jellemzői

A MÁV az 1980-as évek közepén indította be nosztalgia vonatait, amik hosszabb rövid ideig menetrend szerint közlekedtek. Az egyik első ilyen kezdeményezés a Budapest és Esztergom, illetve Budapest és Szob között nyaranta eleinte minden hétfői napon, majd csak minden második hétfőjén, végül évi néhány alkalommal közlekedő gőzvontatású nosztalgia vonat, de itt említhetjük meg a sokáig a Balaton északi partján közlekedő 100 éves vonatot is. Jeles alkalmakon máig találkozhatunk nosztalgiavonatokkal, sok vasútvonal fennállásának kerek évfordulója alkalmából indítanak ilyeneket. A legutóbbi ilyen esemény a Budapest – Lajosmizse

vasútvonal fennállásának 125. éve alkalmából közlekedő gőzvontatású különvonat volt 2014. szeptember 28-án. Ezek a vonatok utazási célból közlekednek, fényképezni azok tudják, akik kimondottan ilyen célból a pálya mellett várják. A 2. ábra a 2012-ben már csak évi két alkalommal közlekedő esztergomi nosztalgiavonat látható.



2. ábra Piliscsénél ereszkedik Esztergom felé 2010.05.15-én a nosztalgiavonat

(Forrás: Saját kép)

A kimondottan fényképezési célból közlekedő vonatok már egy speciálisabb területe a különvonatok világának, hiszen egy szűkebb csoportot céloz meg. Lényeges különbség egy fotósvonat, és egy kirándulós különvonat között, hogy ide az emberek kimondottan azért mennek, hogy az adott szerelvényt megörökítsék az út során tartott elsősorban nyíltvonali, másodsorban állomási, fényképezési célú megállások során. Ehhez természetesen olyan témát kell nyújtani, amiért a közönség hajlandó megfizetni a részvételi díjat. Első sorban a vontatójármű határozza meg egy vonat sikerét, azonban nem utolsó sorban maga a vasútvonal is fontos szerepet játszik, ahol a vonat közlekedik, hiszen sokszor olyan vonalakról van szó, ahol a közforgalmú közlekedés már megszűnt, így egyéb lehetőség híján csak ilyen különvonattal lehet rajta utazni.

Aki szokott fényképezni, tudja, hogy egy fénykép nem csupán az exponáló gomb lenyomását jelenti. Egy képet meg kell tervezni, ehhez pedig szükséges, hogy az adott megállások helye tudatosan legyen kiválasztva. Fontos, hogy egy vonatút során különféle képek készítésére legyen lehetőség. A helyi jellegzetességek mellett az adott évszak és a környezet pillanatnyi állapota is sokat hozzátehet egy-egy fotómegállás különlegességéhez, elég egy legelésző birkanyájra vagy egy lovas kocsira gondolni, ahogy az a3. ábra is látható. Egy 100 fő vagy akár annál is nagyobb létszámú csoport esetén nehéz az egyediségre törekedni, hiszen egymás

hegyn-hátán állva valószínűleg elég sok egyforma kép készül. Emiatt fontos, hogy az adott megállásnál sok ember elférjen, és mégis legyen lehetőség valamennyi kreativitásra. Természetesen a sok hasonló kép mindenképpen csökkenti a „sportértéket”, viszont a legtöbb esetben ezek a vonatok a hétköznapiak során megismételhetetlen lehetőséget biztosítanak. Egy-egy fotósvonat szervezése során óriási feladatot jelent a megállási helyek előzetes bejárása és kiválasztása. Ezt a szervezők a legtöbb esetben önkéntes alapon, időt, energiát és költséget nem kímélve teszik.

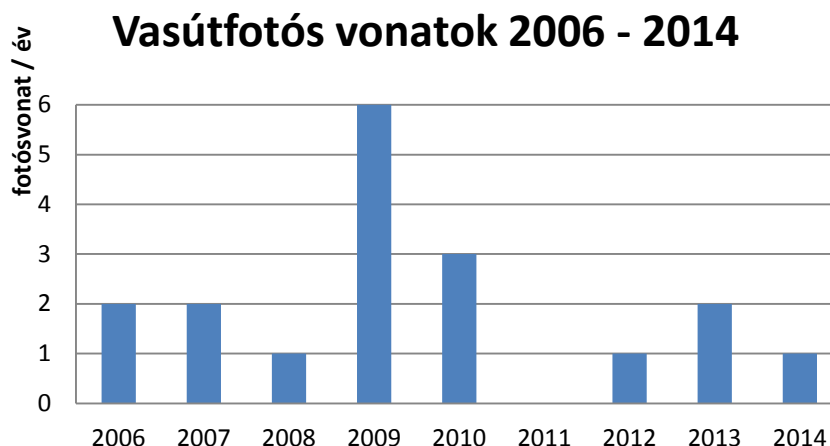


**3. ábra Fotósvonat a személyforgalom nélküli Kecskemét – Fülöpszállás vasútvonalon 2010 májusában.
(Forrás: Saját kép)**

A közösség fontos húzóerő egy ilyen rendezvényen, hiszen kevés, hasonló érdeklődésű ember könnyen közösségbe fejlődik. Az 1980-as és 1990-es évek nagy vasútbarát társaságai – mint pl. a MAVOE, a *Magyar Vasútmodellezők és Vasútbarátok Országos Egyesülete* – mára lényegesen vesztek jelentőségükből. Az internetes fórumok és közösségi oldalak nagyban segítik a kapcsolattartást, hiszen az ország különböző pontjain élők így sokkal könnyebben tudnak kapcsolatba lépni, azonban az összetartó erő sokkal gyengébb, mint régen. Összességében a vasútfotós különvonatok iránti kereslet folyamatosan csökken, és ez nem csak Magyarországon, hanem az egész világon igaz. Hazánkban az érdeklődők relatív alacsony létszáma, és a lehetséges vasútvonalak, szerelvény-összeállítások szűkossége miatt az újabb vonatok megszervezése egyre nagyobb nehézségekbe ütközhet, hiszen egyre nagyobb kihívás olyan utat szervezni, ami azok érdeklődését is felkeltik, akik már részt vettek hasonlóan.

Magyarországon nagyvasúti fotós különvonatok jellemzően az elmúlt 10 évben közlekedtek. A vonatok jelentős része a *trains.hu* vasútbarát honlap és a *MÁV-Nosztalgia Kft.*

együttműködése által valósult meg, ez alól kivételt az utolsó kettő vonat jelentett, ennek a szervezője a *vonatosszeallitas.hu* csapata volt. A 4. ábra a vonatok eloszlását mutatom be 2006 és 2014 között.



4. ábra Fotósvonatok száma 2006 és 2014 között

(Forrás: Saját szerkesztés)

A diagramon látható, hogy míg az első két évben évi két vonat közlekedett, ezt követően 2008-ban mindössze egy vonat került megszervezésre. 2009-ben egészen kiemelkedő eredményként hat fotósvonat is lebonyolításra került, és ez betudható az előző évek sok szempontból – ha éppen anyagi téren nem is – sikeres útjai következtében kialakult lelkesedésnek, illetve szerepet játszott 2007. márciusi, illetve 2009. decemberi mellékvonal-bezárási hullám. Ebben az évben párhuzamosan közlekedtek a trains.hu önállóan és a MÁV-Nosztalgia Kft.-vel közösen szervezett vonatai, ilyen téren ez átmeneti időszaknak tekinthető. Ezt követően 2010-ben még három vonat közlekedett, azonban 2011-től komoly visszaesés kezdődött. 2012-ben és 2013-ban az előzőekhez hasonló szervezésben közlekedett le két fotósvonat illetve a vizsgált két utolsó évben már új szervezők tűntek fel, és folytatták a megkezdett hagyományt évi egy-egy vonat erejéig.

A vonatok jellemzően forgalomszüneteltetett, vagy kis forgalmú mellékvonalakon közlekedtek, és a lehetőségek szűkössége miatt többször is előfordult, hogy több vonat ugyanazon a vonalon, de más szerelvénnel került kiállításra. Az általános tapasztalat szerint a vonatok sokszor veszteséggel közlekedtek, hiszen a magas költségek miatt nem volt elegendő számú jelentkező. A szervezés során megfigyelhető volt, hogy ha egy adott vonat olyan vonalon közlekedett, ahol előtte már másik fotósvonat is volt, kevesebb ember érdeklődését keltette fel. (2)

2. Problémák és megoldások

Ma, 2014-ben Magyarországon, vasútfotós különvonat szervezésébe fogni akár magánszemélyként, akár bármilyen szervezettel nem biztos, hogy érdemes. Ennek számos oka van, így a következőkben egy fotósvonat-szervezés lépéseinek logikai sorrendjét követve foglalom ezeket össze.

2.1. Az utazásszervezés jogi háttere

Még a szervezés megkezdése előtt felmerül egy komoly kérdés, miszerint vajon ki, milyen módon szervezhet különvonatot. Külföldön, például Angliában ezt szinte kizárólag utazási irodák teszik, hiszen nekik van utazásszervezői engedélyük, azonban a lényeges plusz költségekkel járó szervezés az ottani közönség számára egyáltalán nem okoz gondot.

Ma Magyarországon a MÁV- Nosztalgia Kft. az egyetlen olyan szervezet, ami ugyan nem kimondottan ilyen jellegű tevékenységet folytat, de sok esetben részt vállalt fotósvonatok szervezésében és lebonyolításában. Ugyanakkor a nagy sikerű hazai vasútfotós utak legtöbbször magánszemélyek kezdeményezésére jöttek létre. Fontos kérdés, hogy mi számít engedélyköteles utazásszervezésnek, és mi az, amit magánszemélyként minden kötöttség és engedély nélkül megtehet az ember.

Az utazásszervező tevékenység feltételeit a 213/1996. (XII. 23.) Kormányrendelet az utazásszervező és -közvetítő tevékenységről tartalmazza.

Ezen kormányrendelet 1. §-a (2)/ g) pontjában meghatározottaknak megfelelően:

„nem minősül utazásszervezésnek az önállóan (nem utazási csomagban) értékesített: közlekedési szolgáltatás, a menetjegy-kiszolgálás, a szálláshelyi szolgáltatás (szobafoglalás) - az ah) pontban foglaltak kivételével -, a vendéglátó szolgáltatás, a gyógy- és egyéb szolgáltatás, a kulturális programokra és egyéb (pl. sport) rendezvényekre jegyárusítás, a helyi programszervezés, az idegenvezetői szolgáltatás, illetve az ezekkel kapcsolatos ügyek intézése, továbbá a más szervezet által teljesítendő, az utazással összefüggő szolgáltatás és az ezekkel kapcsolatos ügyek intézése.”

A másik irányból nézzük meg, mi számít utazási csomagnak a 281/2008. (XI. 28.) Korm. rendelet 1. § c) pontja az utazási szerződésről alapján:

„Utazási csomag: az olyan utazási szolgáltatás, ahol az utazásszervező személyszállítási, szállás- és egyéb turisztikai szolgáltatások (így különösen étkezés, idegenvezetés, szórakoztató, illetve kulturális program) közül legalább kettőnek előre megállapított együttesét úgy nyújtja, hogy

ca) a szolgáltatás díját valamennyi részzolgáltatásra kiterjedően összesítve, egy összegben határozza meg (a továbbiakban: részvételi díj), függetlenül attól, hogy az egyes részzolgáltatások számlázása külön-külön vagy egyszerre történik, és

cb) a részzolgáltatások együttese 24 óránál hosszabb időszakot érint vagy a szolgáltatás éjszakai szállást is magában foglal.” (4)

A Magyar Kereskedelmi és Engedélyezési Hivatal (MKEH) szerint ugyan szükséges lenne a jelenlegi szabályozás bővítése, hiszen sok minden, mint pl. az üzletszerűség fogalma sincs definiálva. Az előző két kormányrendelet alapján azonban látszik, hogy egy fotósvonat megszervezése esetén nehezen kerülhető meg az utazásszervező bevonása. Az utazási csomag meglétéhez szükséges, legalább két része a programnak alapvetően teljesül, ezek közül az első maga a tényleges utazás, a másik pedig a fotómegállások során biztosított fényképezési lehetőség. Természetesen miután ezek kimerítik az utazási csomag fogalmát, további lehetőségeket is érdemes biztosítani, hiszen ezzel emelhető az út színvonala, úgy, mint például étkezési lehetőség biztosítása.

Problémát jelenthet, hogy a hazai vasútállatok nem minden esetben rendelkeznek egymás között megállapodással arról, hogy milyen járműveket bérelhetnek egymástól, és ez gátat szabhat a vonatok összeállításának. Amennyiben a mozdonyt és a kocsikat külön társaságtól bérelné a szervező, és ezek rendelkeznek egymás közötti megállapodással, a bérleti díjak megállapítása további nehézségeket okozhat. (4)

2.2. A vasútvonal kiválasztása

A különvonat szervezésénél első feladat eldönteni, hogy az adott vonat hol közlekedjen. Az elsőre könnyűnek tűnő kérdés valójában bonyolult, hiszen már itt eldölhet a vonat sikere. A hétköznapi, utazási célból közlekedő különvonatok esetében lényegesen egyszerűbb a kérdés, hiszen az ország legnagyobb forgalmat lebonyolító vonalain is lehet találni olyan menetvonalat, amin az le tud közlekedni, azonban a fényképezési célból közlekedő vonatok esetében a nyíltvonali megállások miatt bonyolultabb a helyzet. Hiába beszélünk fényképezési célból közlekedő vonatról, maguk a fényképezési lehetőségek egy vonal

kiválasztásánál háttérbe szorulnak, és a sokkal inkább forgalmi és műszaki szempontok alapján történik a kiválasztás.

A 2007-ben és 2009-ben megszüntetett személyforgalmú vasútvonalak fotósvonat-szervezés szempontjából előnnyel indulnak, hiszen egyéb forgalom nem akadályozza a közlekedést és azok, akik bezárás előtt nem tudtak utazni rajta, így egy utolsó utáni lehetőséget kapnak. Sajnos azonban a minimális szintű pályafenntartás és őrzés következtében nem ritkák az olyan szakaszok, néhol egész vonalak, ahol ugyan csak „szünetel” a személyforgalom, mégsem lehetséges különvonat rendelése, hiszen a pálya megrongálódása miatt nem közlekedhet rajta vonat. Sajnálatos módon pont azokban az elmaradott térségekben jellemző a személyszállítás szüneteltetése, ahol nagyobb eséllyel következik be a vasútvonalak megélhetési célból történő rongálása. További bonyodalmat okozhat, hogy a szünetelő forgalmú vonalakra vonalismerettel rendelkező mozdonyvezetők száma is csökken, és mivel nincs vonat, amivel ez a vonalismeret szinten tartható lenne, és előbb-utóbb nem marad senki.



5. ábra Szünetelő forgalmú mellékvonal Kishér és Környe között 2014. május 24-én.

(Forrás: Saját kép)

Érdekes kérdés ilyen vonalakon a pályasebesség is, hiszen sokszor a pálya állapotára tekintet nélkül vezetnek be olyan mértékű sebességkorlátozást, ami egy különvonat közlekedését akár lehetetlenné is teszi, elég arra gondolni, hogy egy 20-30 km-es út megtétele 10 km/h sebességgel mennyi időbe telik. Probléma továbbá, hogy a szünetelő személyforgalom ellenére ezeken a vonalakon a legtöbb vasúti átjárónál leszerelték a fénysorompókat, ezeket sokszor csak egyszerű András-kereszttel helyettesítették, így a vonat közlekedése során az útátjárókat fedezni kell, ami a plusz idő mellett plusz személyzetet is igényel.

Az alacsony forgalmú mellékvonalakon a helyzet már kicsit másabb, hiszen a naponta 2-6 vonatpár mellett még alapvetően lehetne fotósvonatot közlekedtetni, viszont az előzőekhez képest más jellegű problémák merülhetnek fel. Teljesen logikus módon az ilyen vonalakon a szolgálati helyek nagy része be van zárva, azonban az állomási mellékvágányok, váltók elvileg használható állapotban kell, hogy legyenek, ezáltal a szolgálat bármikor felvehető. Természetesen egy akár több tíz éve bezárt állomáson ez plusz költségeket okozhat, és így egyszerűbb az állomást megszüntetni tekinteni. Sok esetben pedig pont ez hiányzik ahhoz, hogy a vonalon naponta néhány alkalommal végigdöcögő személyvonat és egy esetleges különvonat között sokkal ideálisabb helyen valósulhasson meg a vonatkereszt, ahogy ez a 6. ábra látható, a 35-ös számú vasútvonalon fekvő Karád állomáson is komoly segítséget jelentene. Hosszú állomásközhöz esetében ugyan plusz költséget jelentene, azonban egy vonatjelentő-őrrel szintén növelhető lenne az átbocsátó képesség és a rugalmasság, azonban ilyenre még nem volt példa.



6. ábra Karád vasútállomás. Sorompóór van, keresztezni azonban nem lehet, pedig a hosszú állomásközhöz egy különvonat esetén szükség lehetne rá

(Forrás: Saját kép)

Ugyan nem jellemző, de nagyobb forgalmú vonalakon is elképzelhető fotósvonat közlekedése, ha nem is másért, de egy-egy szárnyvonal megközelítése miatt. Itt ismét új akadályok merülnek fel. Problémát jelentenek az éves kínálati menetvonalak, amiken lehet, hogy egyszer sem közlekedik tehervonat, de mivel ki vannak utalva, csökkenti a szabad menetvonalak számát, és így csökkenti a különvonat tervezésének szabadságát.

Vonaltípustól függetlenül, sőt a hétköznapi vonatközlekedés során is problémát jelent a zavarok, váratlan helyzetek rugalmatlan kezelése. A felülről jövő utasítások miatt pont a

helyben dolgozó forgalmi szolgáltatók keze van megkötve olyan esetekben, amikor gyors döntésekkel 10-20 vagy akár még több perc késést lehet megspórolni, például egy vonatkereszt áthelyezése esetében. Ez egy fotósvonatnál akár egy-egy megállás elhagyását is okozhatja.

Az ország Budapest-centrikusságát jól jellemzi, hogy az egész vonat sikere múlhat azon, hogy mennyire lehet a reggeli indulást Budapestről elérni. A magyar embernek sokszor maga a vonat költsége is megterhelő, emellé az ország egy eldugott pontjába történő eljutás, és esetleg emiatt ott egy éjszaka eltöltése már nem fér bele. Megoldást jelenthet erre, ha az indulás helyére valamely távolsági vonathoz kapcsolva különkocsi közlekedik, és mivel országos szinten egyre kevesebb csomóponti állomáson van személykocsi fenntartás, így könnyen megoldható a különvonat szerelvényének eljuttatása is az adott viszonylat kezdőpontjára. Más kérdés, hogy ennek a különkocsiként történő továbbításnak is komoly költségei lehetnek, hiszen már két budapesti telephely közötti átállítás sem olcsó. A 7. ábra az ország vasúti hálózati térképén pirossal kijelölve a szünetelő forgalmú mellékvonalakat mutatom be, amin látható, hogy a fővárosból könnyen és gyorsan elérhető kevés van.



7. ábra Magyarország vasúthálózata, piros színnel jelölve a jelenleg szüneteltetett személyforgalmú vasútvonalakat (Forrás: MÁV ZRt. hivatalos menetrendkönyv térképének felhasználásával)

A tapasztalatok szerint elsősorban inkább a különvonat szerelvénye, és főleg a vontatójármű határozza meg, hogy mekkora érdeklődés lesz egy adott vonatra, ugyanakkor nem

elhanyagolható maga a kiválasztott vasútvonal sem. Az előzőekben felvázolt szempontok mellett előnyt élveznek azok a vasútvonalak, amelyek kiemelkedő természeti környezetben, változatos tájban haladnak. Ebből következik, hogy ma Magyarországon meglehetősen kevés olyan vasútvonalat találunk, ami egy fotós vonat szempontjából teljesen ideálisnak nevezhető, így sokszor a megoldás kompromisszum eredménye.

2.3. A különvonat szerelvényének kiválasztása

Ahogy már az előzőekben is megjegyeztem, az egyik legmeghatározóbb jellemzője egy fotós vonatnak, hogy milyen mozdony továbbítja. Ahogy a közforgalomból egyre inkább tűnnek el a mozdonyvontatású szerelvények, és veszik át a helyüket a gazdaságosabb motorvonatok, különvonatok esetében ritka kivételektől eltekintve a mozdonyos vonatok érik el a legnagyobb sikert. A hazai vasút ilyen szempontból szerencsésnek tekinthető, hiszen rengeteg olyan mozdony közlekedik napi forgalomban, aminek már régen múzeumban lenne a helye, ezt a 8. ábra szemléltetem.



8. ábra Az idén 50 éves M40 sorozat frissen felújított példánya nyáron naponta közlekedő gyorsvonattal Bakonysárkány határában

(Forrás: Saját kép)

Maga a járműbérlet és a jármű-összeállítás már fogósabb kérdés. A centralizáció miatt a kisebb műhelyek, fűtőházak sorra szűnnek meg (pl. Vésztő, Zalaegerszeg) és egyre kevesebb vidéki csomóponton történik személykocsik fenntartása is. Emiatt vidéki állomásról induló fotós vonat esetében külön szervezést igényel és természetesen külön költséget jelent a szerelvények illetve a mozdonyok az indulási helyre történő eljuttatása. Ez minden esetben magas költségeket eredményez, hiszen a különböző vasútállomások tételesen mindent kiszámláznak.

A hazai nosztalgia járművek terén ezen kívül is sok hiány mutatkozik. Az 2000-es évek elejéhez képest is lényegesen csökkent az üzemképes gőzmozdonyok száma, és hasonlóan rossz a helyzet a vontatott járműállomány terén is. Ennek egyik oka, hogy a 2007 óta a MÁV-Nosztalgia Kft. állami támogatást nem kap, saját erőből kell fenntartania a járműállományát. Ez az oka annak is, hogy a cég muzeális jellegű járműveivel rendszeresen lehet találkozni vasútépítések, illetve anyagvonatok élén. Az viszont egyértelmű, hogy mivel valahonnan elő kell teremteni a működéshez szükséges költségeket, ez az egyetlen megoldás.

Szomorú tény, de sajnos 2014-ben nem lehet kiállítani egyetlen egységes, a 60-as és 70-es évekre jellemző személyvonati szerelvényt sem. Emellett a MÁV-Nosztalgia Kft. meglévő személykocsiparkja is folyamatosan öregszik el, és a költséges személykocsi-fővizsgák sok esetben a kocsik fő szerkezeti elemeinek elfáradása miatt nem lehetséges. Ez természetesen a szóban forgó járművek sokszor a száz évhez közelítő élettartama miatt nem meglepő. A megmaradt személykocsik és felújításra váró gőzmozdonyok tárolási helye az istvántelki főműhely Budapesten, azonban ahogy a 9. ábra látható, ezek felújítására igen kevés esély látszik.



9. ábra Romos állapotú fűtőház, romos állapotú járművek Istvántelken, 2011-ben.

(Forrás: Saját kép)

A különvonat szerelvényének összeállításánál fontos szempont lehet, hogy az autentikus legyen, ami azt jelenti, hogy az adott vonalon, vagy térségben régen napi forgalomban is megtalálható volt. Ez természetesen nem mindig megoldható, főleg hogy a vasútvonal kiválasztása sokszor – az előző fejezetben tárgyalt okokból kifolyólag - egyéb tényezők alapján történik. Sok esetben már az is sikerként könyvelhető el, ha különleges, sokak által kedvelt mozdonytípust sikerült találni, és a mögé kerülő szerelvény már kompromisszumok

árán kerül kiválasztásra. Az 10. ábra látható különvonat szerelvénye első ránézésre ugyan egységesnek látszik, azonban ilyen összeállításban ezen a vonalon azelőtt sosem közlekedett.



10. ábra 2009.10.10-én közlekedő fotósvonat Mátraballa határában.

(Forrás: Saját kép)

A MÁV-Start Zrt. egyre több járműsorozat esetében dönt egy-egy jármű eredeti, korhű színterv alapján történő visszafestéséről. Jelenleg az M62-es sorozat első példányának felújítása folyik, mely végén a gép eredeti, az országba történő 1965-ös belépésekor viselt festését kapja vissza. Érdekesség, hogy ez a mozdony a világ elsőként legyártott, normál nyomtávolságú M62-es mozdonya.

2.4. Menetrendi és technológiai kérdések

A vasút veszélyes üzem, nem véletlen, hogy a működés minden területe le van szabályozva, és a vasúti dolgozók részéről – néhány esetben talán túlzott szigorral – folyamatosan megkövetelik a tudásuk folyamatos szinten tartását.

Mivel a fotósvonat meglehetősen speciális területe a vasútnak, speciális megoldások is szükségesek lennének. A vonat útvonalának kiválasztása és a szerelvény meghatározása után a VPE Kft. elkészíti a vonat menetrendjét, ez azonban sokszor nem olyan eredményt hoz, mint amilyet a megrendelő várna. A nyíltvonalai fotómegállások számos problémát és kérdést felvetnek. Valamilyen módon annak az időnek, amit a vonat a nyílt pályán állással eltölt – amíg az utasok fényképeznek – meg kell jelennie a menetrendben, illetve fontos, hogy a megállások helyeit is (szelvényszámok alapján) valamilyen módon meg kell határozni. Állomási tartózkodásként ez nem lehetséges, hiszen akkor a vonat- és állomási személyzet a menetrend betartásával a program borulását okozná. A nyíltvonalai megállásnál előfordulhat,

hogy a megfelelő pozícióhoz a vonatnak vissza kell tolnia, ez viszont az F2 utasítás szerint csak vonali tolatásvezető jelenlétében és vezényletével valósulhat meg, azonban a tolatásvezető, illetve a tolatócsapat további, esetenként jelentős költséget jelenthet. A nyíltvonali fénysorompók behatási pontjaira is figyelemmel kell lenni, hiszen megállás és időzés esetén hamis foglaltság léphet fel, a sorompó zavarba kerülhet, ezt pedig el kell kerülni.

A kiutalt kínálati menetvonalak sokszor nincsenek kihasználva, előfordul, hogy egy-egy menetvonalon egyszer sem közlekedik vonat. Ettől függetlenül ezek a menetvonalak nem kerülnek lemondásra, ezáltal csökkentik a szabad menetvonalak számát, így ez a különvonat menetrendjének kiserkesztésekor is felesleges kotlátok közé szoríthatja a tervezőt. Természetesen ezen menetvonalak jelentősége pontosan az, hogy akár a tényleges közlekedés előtt percekkel is kihasználható, azonban a legtöbb olyan vasútvonalon, ahol fotósvonat szervezése felmerül - általában hétfélig napon - előre tudható, hogy nem fog tehervonat közlekedni. Az informatika mai fejlettsége mellett erre a problémára talán nem is olyan nehéz megoldást találni, hiszen akár egy okostelefonos alkalmazás segítségével is módosítható, lemondható a ki nem használt menetvonal.

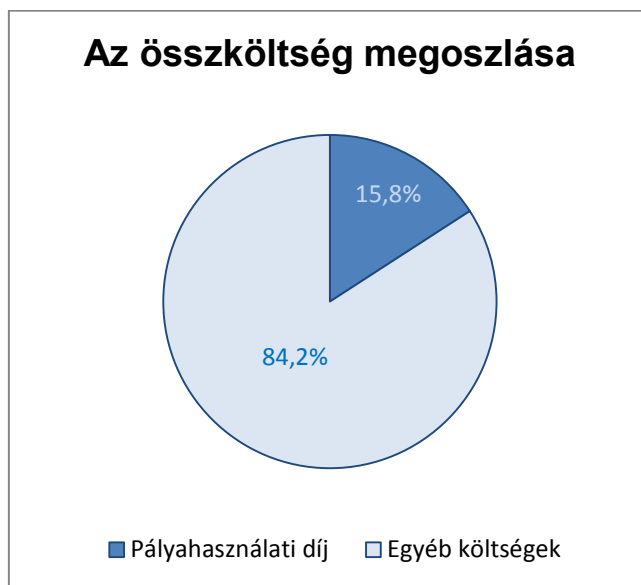
2.5. Díjszabási kérdések

A különvonattal történő közlekedés mindig is drága közlekedésnek számított, a komolyabb luxusvonatok költségei bizonyos esetekben akár a légi közlekedés költségeivel is vetekedhetnek. Az előző fejezetekben tárgyalt átalakulások miatt a vasúti közlekedés Európaszerte egyre drágábbá válik, és ez természetesen a vasúti közlekedés minden ágára, így a fotósvonatokra is hatással van.

A magyar vasúti hálózaton érvényes pályahasználati díjak igen magasak. Ezzel szemben a pályák állapota kevés kivételtől eltekintve rossz, sokszor még a legalapvetőbb szinten tartásra sem jut pénz.

Egy különvonat esetében az összköltség a pályahasználati díjból, a szerelvény bérleti díjából, a mozdonyvezetőt és a további személyzetet (pl. szükség esetén vonali tolatásvezető, jegyvizsgáló) béréből, üzemanyagköltségből és egyéb járulékos költségekből áll. További terhet jelent az utasok számára, hogy a vonat indulási helyére el kell jutni, majd utána haza is kell utazni. Látható, hogy e költségek összege igen magas. Az elmúlt évek tapasztalatai alapján a megtett távolság és a szerelvény függvényében, 100 fő körüli létszám esetén egy

főre 5-10 ezer forintba kerül egy jegy, ehhez pedig még hozzáadódik a vonathoz kapcsolódó egyéb utazási költség. A 11. ábra az azt szemléltet, hogy az összköltség milyen arányban oszlik meg a pályahasználati díjra és az egyéb, a vonathoz kapcsolódó költségekre. Ehhez egy korábbi vonat költségeit vettem alapul.



11. ábra A különvonat költségének megoszlása

(Forrás: egy korábbi különvonat árajánlata alapján, saját kalkulációval)

A összes eddigi vonattal kapcsolatban nem kaptam a költségekre vonatkozó adatokat. A pályahasználati díj függ a vonat útvonalától és a szerelvénytől is, azonban ezek a tényezők az összköltséget is hasonló módon befolyásolják, így összességét tekintve a pályahasználati díjak és az egyéb költségek aránya nagyságrendileg megfelelnek a 11. ábra jelzett értékeknek. Látható, hogy ha a pályahasználati díjak mérséklése nem is lenne megoldható, a fennmaradó költségek csökkentése nagyobb eredményt is jelenthetne.

A vasútfotós vonatok egyik velejárója, hogy a fizető utasok mellett olyanok is fényképezhetik, akik autóval követik. Ebben az esetben szokott felmerülni a becsület alapú, úgynevezett követő jegy, amivel a vonaton nem utazó, de mégis a vonatot fényképező személyek tudnak hozzájárulni a vonat közlekedéséhez. Ilyen esetben alapvetően a követő jegyet váltók semmilyen konkrét szolgáltatást nem kapnak, tehát így jogalap sincs arra, hogy fizessenek a jegyért. Erre talán a legjobb megoldás, hogy mégis kapjanak valamit a pénzükért, olyan szolgáltatás, ami az ő tevékenységüket is segíti. Ez lehet a vonat nyomtatott menetrendje, a fotómegállások tervezete illetve a vonat közlekedése alatt a folyamatos tájékoztatás a vonat helyzetéről és az esetleges módosításokról.

Fontos vizsgálándó szempont egy fotósvonatnál az ár-érték arány, hiszen nem mindegy, miért mennyi pénzt kell kiadni. Emeli a színvonalat, ha az út során étkezési lehetőség is adódik, és természetesen a legfontosabb, hogy az út során milyenek a fényképezési lehetőségek. Itt olyan tényezőkkel, mint például az időjárás, sajnos előre nem lehet számolni, hiszen a vonat szervezését hónapokkal előre el kell kezdeni, és a kitűzött időpontra később már nem lehet az időjárás-előrejelzésének függvényében változtatni.

Szlovákiában és Csehországban bevett gyakorlat, hogy a különvonatok után kedvezményes pályahasználati díjakat lehet fizetni, ezáltal is csökkentik az amúgy is magas költségeket, amik egy ilyen vonat esetén fellépnek. Láthatóan jobban is működik itt a különvonatozás, nem ritkán gőzmozdonnyal továbbított fotós-tehervonatok is közlekednek, ennek példaként a 12. ábra egy csehországi, gőzmozdonnyal továbbított fotós tehervonat látható.



12. ábra Gőzvontatású fotós tehervonat Csehországban 2012-ben

(Forrás: <http://zelpage.cz>, Fotó: Libor Dombrowski)

A Szlovákiában működő rendszer vasútbarát klubokon, társaságokon alapul, melyek hivatalosan regisztrálva vannak a minisztériumnál és egyben önálló jogi személyek. Az állami pályavasút (ZSR) – ami a pályakapacitás elosztását is végzi – tulajdonában van az összes muzeális értékű nosztalgiajármű, és ezeket a fent említett klubok részére bérbe adja. A bérlet 6 évre szól, és járművenként jelképes, 6 euró/év költséget jelent a klubok számára. A járművek bérbeadásával együtt egy minden részletre kiterjedő megállapodást köt a vasút és az érintett klub a jármű üzemben- és karbantartásáról. A bérbeadástól kezdve a jármű fenntartását érintő minden költség a klubot terheli. A klubok tagjai között komoly létszámot jelentenek az egykori és még aktív vasutasok, akik szakmai tudásukkal és elhivatottságukkal

is hozzájárulnak a klubok sikeréhez. A 6 éves bérlet lejártá után minden klubnak hosszabbítási lehetősége van a nála lévő járművek további bérlésére, és ezek csak akkor kerülnek át másik klubhoz, ha az előző bérlő nem tart igényt a hosszabbításra, illetve természetesen, ha a megállapodást a klub megszegi. A klubok egymás között egyedi megállapodások szerint szabadon kölcsönözhetik az általuk bérelt járműveket.

A szlovák különvonatokat két részre oszthatjuk, ezek közül az első kategória a nyilvános, nagy tömegek számára szervezett utakat tartalmazza. A ZSR évente kiad egy naptarát, ami az adott évben tervezett különvonatokat tartalmazza. Amennyiben egy klub olyan vonatot szervez, amit erre az országos listára felvesznek, a vonat számára a ZSR elenged minden pályahasználati díjat, illetve bizonyos esetekben ingyen biztosítja az üzemanyagot. Minden szervezési feladat és költség az érintett klubot terheli, azonban ezzel együtt a vonatok bevételeit is a klub kapja. A vonatok részvételi díjaira semmilyen központi szabályozás nincs, az adott klub saját hatáskörében állapíthatja meg azokat. A másik típusú különvonatok a privát szervezésű vonatok, ezek esetében hasonló az eljárás, mint a magyar különvonatoknál, hiszen a közlekedéssel kapcsolatos összes költség megállapításra és kiszámlázásra kerül.

A szlovák példa hazai alkalmazása követendő lenne, és talán ez lenne jelenleg a leginkább kézenfekvő megoldás. Fontos különbség azonban, hogy míg Szlovákiában a pályavasút végzi a vasúti pályakapacitás elosztását, addig Magyarországon ez az önálló VPE Kft. hatáskörébe tartozik. Míg az előbbi esetben, a pályahasználati díj mérséklése és elengedése minisztériumi szinten megvalósítható, addig ahol létrejött az önálló pályavasút és attól a pályakapacitás elosztása különvált, ott ez a szabad verseny megsértését jelentené. Ennek megfelelően már nincs mód állami szintű kedvezmény nyújtására, tehát a megoldásnak ez a része Magyarországon már 2007 óta nem elképzelhető. Visszautalva azonban a 11. ábrára, látható, hogy a pályahasználati díjak átlagosan egy vonat teljes költségének kevesebb, mint 20%-át teszik ki. Az előzőekben tárgyalt, a társaságok által üzemeltetett járművekkel és a jelképes áron történő bérbeadással a költségeknek ez a nagyobbik hányada jelentősen csökkenthető lenne. További előnyt jelenthet, hogy a bérbe adott járművek karbantartása sem a tulajdonos feladata, azonban annak elmaradása esetén bármikor felmondhatja a bérletet. Így talán több muzeális értékű, jobb sorsra érdemes jármű maradhatna forgalomban. (4)

Meg kell említeni, hogy hasonló kezdeményezések Magyarországon is léteznek, így a Nohab GM alapítvány, aminek tulajdonában van az M61 010 pályaszámú mozdony és az alapítványnak köszönhetően teljes felújítását követően dolgoznak is vele. Nem ritka, hogy a

13. ábra látható módon különvonatokkal is feltűnik a hazai pályákon. A Magyar Gőzmozdonyokért és Vasútért Egyesület szintén hasonló tevékenységet folytat, hiszen nekik köszönhetően újultak meg kiállított gőzmozdonyok az ország több vasútállomásán is. Sajnos a nosztalgia célból megőrzött járművek tartós bérbeadása a jelenlegi tulajdonos által nem támogatott, így több olyan, egyedülként fennmaradt mozdony, mint például a Ganz gyártmányú M63 003 pályaszámú mozdony folyamatosan romló állapotban tengődik a Magyar Vasúttörténeti Parkban.



**13. ábra A Nohab GM alapítvány M61 010 pályaszámú gépe különvonattal Győr és Öttevény között
(Forrás: Saját kép)**

A gőzvontatás, rendkívül magas költségei miatt folyamatosan szorul vissza Európa szerte is. A lengyelországi Wolsztyn fűtőházában 2014 tavaszáig élt a gőzvontatás, és a térség több vasútvonalán napi szinten közlekedett menetrendszerinti gőzvontatású személyvonat. A magas költségek és az érdeklődés csökkenése itt a támogatások elvonását okozták, azóta pedig a menetrendszerű gőzmozdonyos közlekedés meg is szűnt, már csak nosztalgia-üzemként működik.

Érdekességgént megemlítem, hogy a FarRail Tours nevű angol utazási iroda többek között világ egzotikusabb tájaira szervez vasútfotós túrákat, és a kínálatuk jól szemlélteti, hogy érdeklődés is van rá, hiszen például a távol-keleti Mianmarba évente szerveznek utat. Itt természetesen figyelembe kell venni, hogy ezeknek az utaknak a piaca kicsi, így egy-egy utazás a világ különböző pontjairól érkező utasokkal telik meg. A 2000-3000 font között mozgó mianmari és indonéziai utakra is elfogynak a jegyek, és ezeknek a költsége a jelenlegi árfolyamon forintba átszámolva milliós nagyságrendű tétel. Az elmúlt években többször szerveztek Magyarországon is különvonatot. (4)

3. Megoldási javaslatok

A vasút összetett rendszer, ezáltal akármennyire is speciális területét vizsgáljuk, az ott felmerülő problémák jó eséllyel a rendszer más területein is éreztetik hatásukat, ezért ezek megoldása kiemelten fontos lehet. Ugyanakkor felmerülnek olyan gondok is, amik kimondottan a fotósípvonalak szervezésének szempontjából jelentősek. Az előző fejezetek során már kitértem ezekre a problémákra, összefoglalásképp az alábbiakban felsorolásként összegyűjtöttem őket.

Általános jellegű problémák

- Problémát jelent, hogy az ideiglenesen szünetelő mellékvonalak őrzése sok esetben nem elégséges, és sok helyen még a bezáráskor fennálló műszaki színvonalat sem tartják fent.
- Több, szünetelő személyforgalmú vasútvonal járhatatlanná vált, és ezek helyreállítására nincs szándék.
- A kisforgalmú mellékvonalak állapota folyamatosan romlik, a fenntartásra szinte semmit nem fordítanak.
- Bezárt állomások állapota folyamatosan romlik, az újranyitás költségei magasak, feltéve, ha egyáltalán lehetséges az újranyitás.
- A nagymértékű centralizáció következtében pedig egyre nő a zavarérzékenység (pl.: műszaki hiba esetén a járművek pótolása nehéz és hosszú folyamat).
- Sokszor az operatív irányítás rugalmatlan.

Speciális problémák

- Folyamatosan csökkenő fizetőképes kereslet, emellett a költségek növekednek.
- Nem egyértelmű szabályozottság.
- Speciális díjszabás hiánya, így a magas költségek miatt nehéz nyereséges vonatot szervezni.
- A szabad versenyhelyzet miatt nincs, akinek érdeke lenne támogatni a fotósípvonalak szervezését, hiszen piaci szempontból sikeres utat nehéz megvalósítani.
- A nosztalgia célból megőrzött járműállomány hiányosságai és fenntartási problémái nehéz autentikus szerelvényt összeállítani.
- A magas üzemeltetési költségek miatt egyre kevesebb gőzmozdony tartható üzemben.
- Támogatás hiánya.

Az egyik lehetséges megoldás olyan egyesület, vagy egyesületek létrehozása lenne, amik kimondottan a vasútfotós utak szervezésével foglalkoznának.

A tagok éves tagdíj befizetésével részt tudnak venni a fotós utakon, azonban meg kell teremteni annak a lehetőségét is, hogy az egyesületi tagok mellett bárki részt tudjon venni az úton, aki szeretne. Ehhez továbbra is szükséges az utazásszervező által biztosított anyagi és jogi háttér.

Az érdeklődés folyamatos fenntartása érdekében az évi két út szervezése sok szempontból ideális lehet, ennél több nem biztos, hogy egyenletes színvonalon és egyenletes érdeklődés mellett kivitelezhető lenne. Tekintve, hogy télen a nappalok hossza rövid, és az időjárás is nehezen kiszámítható, nyáron pedig az egyéb elfoglaltságok, szabadságolások miatt nehéz olyan időpontot találni, ami egységesen mindenki számára megfelelő lehet, egy tavaszi és egy őszi út jelentheti az éves kiindulási alapot. Ez a két évszak a természeti és időjárási viszonyok szempontjából is a legkedvezőbb, hiszen a természet átalakulása különleges témákat nyújthat (virágzás tavasszal, lombhullás ősszel). Az elmúlt évek fotósvonatainak nagy része is ebben a két évszakban közlekedett. Természetesen ez csak egy kiindulási alap, megfelelő érdeklődés mellett a nyári és téli utakban is látok komoly lehetőséget.

Az utak megfelelő reklámozásával nem csak Magyarországról, hanem Európa szerte lehet utasokat vonzani, hiszen megfelelő kínálat sok külföldi fotós figyelmét is felkeltheti. A reklámozás elsősorban internetes portálok segítségével valósítható meg, ehhez pedig szükséges a környező országok hasonló szervezeteivel való szoros együttműködés.

Tekintve, hogy a fizetőképes kereslet alacsony, és a költségek magasak, támogatók bevonásával lehetne javítani a fotósvonatok szervezését. A támogatás alapja lehetne az út egy-egy helyi eseménnyel, vagy fontosabb évfordulóval történő összekapcsolása. A helyi önkormányzatok, illetve jelentősebb üzemek felkeresése sem jelent nagyobb fáradságot, viszont sikeres megegyezés esetén nekik is jó reklám, és az esetleges támogatás az út anyagilag is sikeres lebonyolításának esélyét növeli. Ez természetesen egyesületi formában működő vasútbarát társaság esetében lényegesen nagyobb eséllyel sikerülhet, mint magánszemélyi kezdeményezésre.

Egy-egy szünetelő forgalmú vasútvonalon történő utazási lehetőséggel felkelthető a közvélemény figyelve, megfelelő reklámokkal pedig a fényképezési célból utazókon kívül

olyan potenciális résztvevőkhöz is eljuthat a lehetőség híre, akik egyéb okokból kifolyólag – például helyi lakosként, vagy egyszerűen az utazás kedvéért – vennének részt az úton.

Fontos megemlíteni, hogy az előző két bekezdésben tárgyalt egyesület létrehozásához elsősorban erős összefogás lenne szükséges a vasútbarátok körében.

A technológiai kérdések megoldása egyértelműen speciális szabályozást kíván, hiszen így lehetne a leginkább hatékony eredményt elérni.

A járművek bérletét tekintve a bemutatott szlovák példa alapján a már létező, és újonnan alakult egyesületek, szervezetek részére kellene a nosztalgia célból megőrzött járműveket bérbe adni, és velük üzembentartói szerződést kötni. Ezáltal számos olyan jármű újulhatna meg, melyek jelen körülmények között folyamatosan romló állapotban, valamely eldugott fűtőház elhagyatott vágányon, a természet viszontagságainak kitéve várják a megoldást. A 14. ábrán a 2007-ben még szombathelyen álló M63-as mozdony látható, mely a 10 darabos széria utolsó létező példánya. A MÁV több állomásán is találhatunk olyan kisebb fűtőházakat, melyek feladata mára megszűnt, a centralizáció következtében feladatukat nagyobb telephelyek vették át. Ezek az épületek tökéletes megoldást jelenthetnek a vasúti járművekkel foglalkozó társaságok működési helyszínéül, hiszen az épületek állagának is jót tesz a folyamatos használat. Ezt a tulajdonos hasonlóan a járműbérletéhez, jelképes összegért bocsáthatná rendelkezésre, hiszen bevétele amúgy sem származik ezekből.



14. ábra M63 003 pályaszámú mozdony Szombathelyen 2007-ben

(Forrás: Saját kép)

Természetesen ezeknek a társaságoknak a működéséhez komoly anyagi és szellemi ráfordítás szükséges. Az anyagi szükségletek kielégítését egyrészt támogatók bevonásával lehet

megoldani, másrésről pedig a társaságok tevékenysége folytán megtermelt bevételekből. Valószínűnek tartom, hogy a tagok között olyan vasutasok is megjelenének, akik szakmai tudásukat és tapasztalatukat a járművek felújítása és karbantartása során kamatoztatni tudják. Természetesen egy-egy jármű felújítása, különösen a gőzmozdonyok esetében, óriási költségeket jelent, így elsősorban a jelenleg üzemképes járművek bérbeadása lehetne az első lépés, a teljes felújításra szoruló járművek kérdésének megoldását a dolgozat egyik továbbfejlesztési irányaként jelölöm ki.

A fotósvonatok részvételi díjait nem kell központilag szabályozni, szintén a szlovák példa alapján a szervező saját hatáskörében kellene meghatározni. Tekintve, hogy a nyugati és a magyar árak között jelentős különbség van, akár szegmentált díjszabás is kialakítható lenne, ahogy ez a Hungaroringen a Forma-1 versenyek esetében is történik. Azok részére, akik komolyabban támogatnák az utat, magasabb komfortfokozatú részvételi lehetőséget kell biztosítani – például 1. osztály és 2. osztály megkülönböztetésével.

Természetesen ezeknek a javaslatoknak az alkalmazása a jelenlegi gyakorlathoz képest óriási változásokat jelentene, ehhez pedig számos egyéb tényező mellett rengeteg időre és komoly elhatározásra van szükség, amik közül az utóbbinak jelenleg nem sok jele látszik.

Összegzés

Látható, hogy ha ugyan jelenleg csökkenő tendenciát is mutat, igény Európa szerte és Magyarországon is van fényképezési célból szervezett különvonatok közlekedtetésére. A magyar vasút az elmúlt évtizedben jelentős változáson ment át, azonban továbbra is rendkívül színes és meglehetősen koros járműállományának köszönhetően népszerű mind a hazai, mind a külföldi vasútbarátok körében.

Munkám során feltártam a vasút és fényképezés közös történeti előzményeit. A fotósvonat-szervezés lépéseinek logikai sorrendjét követve lépésenként vizsgáltam meg, hogy milyen problémák merülnek fel, és minden esetben kerestem ezek okát is. Az vonatkozó nemzetközi gyakorlatot is fontosnak tartottam megvizsgálni, ezt mindig az adott fejezethez kapcsolódóan tettem meg.

Fotósvonat szervezése nem egyszerű feladat, és a jelenlegi, nem egyértelmű szabályozások és a rendkívül magas költség mellett talán nem is érdemes belevágni. Javaslataim nyomán érdemes elgondolkodni a továbbfejlesztés lehetőségein, hiszen az elmúlt évtized tapasztalatai és az új ötletek segítségével talán ez a kissé speciális szabadidős tevékenység is fellendülhet. Természetesen a problémák sokrétűek, jellegük miatt nem mindegyik oldható meg pusztán igyekezettel, azonban az első lépésekhez leginkább igyekezet és elszántság kell.

Lezárás dátuma: 2014.12.16.

Felhasznált irodalom

1. **Kubinszky, Mihály.** *Az én vasutam.* Sopron : Bausz Művek, 2012.
2. **Fullér, István.** *Európai Unió - Vasúti liberalizáció.* 2012.
3. **Nagy, Tamás.** Mit ér a vasútnosztalgia, ha magyar? *Indóház.* IX., 2013., 7.. kötet.
4. *Kormányrendelet az utazásszervező és -közvetítő tevékenységről.* 213/1996. 1996.
5. Turizmus.com. [Online] 2014. [Hivatkozva: 2014. 09 30.]
http://turizmus.com/turizmus_panorama/guzsba-kothetik-a-feketen-szervezoket-1121041.
6. **Takács, Bence.** Benbe.hu. [Online] [Hivatkozva: 2014. 09 25.] <http://benbe.hu>.
7. Farrail. [Online] [Hivatkozva: 2014.. 10. 20.] <http://farril.de>.