

70. ÉVFOLYAMÁT INDÍTTJA A KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI SZEMLE

Az előző két cikk minden bizonnyal segített abban, hogy a több sikerben mint kudarcban részes 50 évet a Szemle szempontjából bemutassa, és segítse az olvasót a múlt felidézésében – a fiatalok számára a megismerésben – annak számbavételében, hogy egy tudományos lap miként „élte meg” a ma már akár történelminek is nevezhető korszakot. A hivatkozott cikkek, ha nem is teljes körűen, de mégis részletesen szolgálnak információval a jelenkornak, kiemelve a célkitűzéseket, a működési körülményeket és azokat a személyeket, akik meghatározóak voltak a Szemle tartalmi, formai és gazdasági kérdéseiben, irányultságában.

A Szemle hosszú működése során igyekezett a direkt politikai kérdéseket elkerülni és megmaradni a fő célkitűzés, a szakmai-tudományos területen. Valljuk be ez nem mindig sikerült teljes mértékben, de úgy gondolom elődeink is megmaradtak a vállalhatóság keretein belül. E szempontból különösen az alapítás, illetve az azt követő évek voltak a legnehezebbek. Ezért is gondoltam úgy, hogy az első számhoz írt bevezetőt nem a teljes szöveggel, hanem a szakmai-tudományos részeket pontosan idézve jelentetjük meg azt a kordokumentumot, ami ma is érdekes, tanulságos és teljessé teszi a Szemle elmúlt 70 évét. (A teljes szöveg az MTMT archívumában mindenki számára elérhető. *A főszerk.*)

Azt közbevetőleg jegyezném meg, hogy a Szemle valamennyi megjelent számának egy-egy eredeti példánya elődeink gondos munkájának eredményeként a szerkesztőségben megtalálható.

A két évfordulós cikk 2000-ig tekintette át a múltat, és az alább idézett cikk a 2008-as változásoktól követi a Szemle tevékenységét.

„Tisztelt Előfizetők, Kedves Olvasók!”

A Közlekedéstudományi Szemle eredeti nevét az 1951. évi első kiadástól mindmáig megtartotta. A megjelenés a kezdeti időszaktól eltérően gondokkal – elsősorban anyagiakkal – járt. Hála és tisztelet azonban a nagyszerű elődöknek, a nehézségek ellenére a megjelenés folyamatos volt.

Az 1980-as végén a MTESZ központi lapfinanszírozása megszűnt, amelynek következtében új módszereket és lehetőségeket kellett keresni, amelyek segítségével továbbra is biztosítani lehetett a folyamatosságot.

Szerencsére a közlekedési vállalatok, az újonnan alakuló kisebb cégek és az előfizetők a folyóirat mellé álltak, és a Közlekedéstudományi Egyesület (KTE) jelentős anyagi áldozatvállalásával együtt elhárultak a megjelenést veszélyeztető körülmények. A kiadási költségek növekedése és a támogatók anyagi lehetőségeinek és szándékainak csökkenése a KTE „önrészt” egyre nagyobb arányúvá tette. Így érkezünk el 2007 végével arra a kritikus pontra, amikor is az egyesület nem volt képes a lapkiadás reá háruló terheit vállalni.

Összinté sajnálatunkra számolni kellett azzal is, hogy 57 sikeres év után megszűnik a Közlekedéstudományi Szemle. A körülmények teljes körű ismeretéhez az is szorosan hozzátartozik, hogy a lapkiadással járó költségek az egyesület egyik legnagyobb egycélú kiadását jelentik. Igaz ez annak ellenére, hogy a szerkesztők és a szerzők jelképes honorárium mellett járulnak hozzá a megjelenéshez. Mindezek figyelembevételével indult meg a megoldások keresése, amelynek eredményeként tarthatja kezében a tisztelt olvasó a megújult formátumú, angol és német összefoglalókkal rendelkező Közlekedéstudományi Szemle 2008. évi első számát. B-

1 Dr. Katona András: Tisztelt Előfizetők, Kedves Olvasók!, *Közlekedéstudományi Szemle*, LVIII. évf. (2008. júl.) 1. sz. 4-5.p.

zunk benne, hogy legalább középtávon – ennél messzebbre ma még a magukban és a körülmények kedvező alakulásában bízó örök optimisták sem láthatnak – mód és lehetőség adódik a Közlekedéstudományi Szemle megjelenésére.

ÉS MOST A JÖVŐRŐL

Az elkoptatott, de mégis nélkülözhetetlen közhelyet idézve azzal kell kezdeni, hogy ez a lap nem jelenhetne meg, ha a Közlekedési Koordinációs Központ (KKK) nem vállalta volna el a kiadás dologi terheit. A KKK illetékes vezetőinek és segítő munkatársainak nevét – kifejezett kérésükre – most nem említem, de a köszönet mindenképpen jár!

Jelezni kell az anyagi részvállalás mellett azt az óriási szakmai szimpátiát és igényt, amely nélkül ugyancsak okafogyott lett volna a kiadást szorgalmazó erőfeszítés. Az egyetemi oktatók, PhD hallgatók és a közlekedési szakma jeles képviselői folyamatosan jelezték hiányérzetüket és igényüket a folyóirat kiadásának elmaradása miatt. És itt kell elismerni, hogy a nagy elődök – a teljesség nélkül: *Dr. Vásárhelyi Boldizsár, Dr. Czére Béla, Dr. Nemesdy Ervin, Dr. Timár András* és az utóbbi közel 20 évben *Dr. Ivány Árpád és Hüttl Pál* – olyan lapot alkotnak és szerkesztettek, a számtalan kiváló szerző szakkikkeiből, aminek hiánya maradandó károkat okozna a szakmaiságában és tudományos érdekérvényesítésében egyre gyengülő közlekedési területnek (Michelberger Pál professzor úr az egyetlen akadémikusunk...).

De tekintsünk előre!

A tudományos igényt fokozottan szolgáló tartalom és forma reményeink szerint elnyeri a Tisztelt Olvasók tetszését. Sokat jelentene az is, ha az Olvasó véleményével, javaslataival segítené a most alakuló szerkesztőbizottságot a szakmai igényekhez jobban alkalmazkodó kiadvány létrehozásában.

A tervek szerint a korábbiaknál nagyobb terjedelemben, évi hat lapszám jelenne meg egyenként 600 példányban, amely ez évben még további három lapszámot jelent. Ahhoz azonban, hogy a tervek valósággá váljanak, nagy szükség

van a támogatókra, hirdetőkre és előfizetőkre. Reményeim szerint a megújult Szemle elnyeri mindazon érdeklődők tetszését, akik az előzőekben felsorolt kategóriákban lehetőségük szerint hozzájárulhatnak a közlekedés-szakmai fórum ilyen formában történő sikeres működtetéséhez.

Eddig a múltat, a formát, a külső körülményeket érintettem részletesebben, de mi lesz a tartalommal?

A Szemlében a legfontosabb szempont mindig a tudományos jelleg volt. Kisebb szerepet kaptak a napi szakmai gyakorlattal kapcsolatos írások, és időnként asz egyesületi élettel is foglalkozott néhány cikk. A sokéves tapasztalat felhasználásával időnként változtak az arányok, de a lap mindvégig megőrizte szakmaiságát és azt a küldetését, amivel leginkább a magasan képzett közlekedési szakembereknek biztosított publikációs lehetőséget, illetve hasonló érdeklődésű és végzettségű olvasók számára kínált magas szintű tájékoztató, ismeretbővítő alkalmat. A tradíciók, az igényesség, a szakmai tájékozódás sokrétűsége a jövőben is alapvető célkitűzés marad. Az arányok, a súlypontok tekintetében azonban az új elnök – dr. Gilicze Éva egyetemi tanár – és a hamarosan megalakuló szerkesztőbizottság minden bizonnyal fontos szakmai, szerkesztési feladatokat fog megszabni a főszerkesztő számára, amelyeknek meg kell felelni, és akkor remélhetően az olvasók is visszaigazolják a törekvések, a régi és új célok ötvözetének helyességét. Azt már ma rögzíthetjük, hogy a Szemlének meg kell őriznie szakmai függetlenségét, adott esetekben tükröznie kell a KTE álláspontját, és helyt kell adnia az egyesületi tagok alkotó véleményének.

A belső arányok tekintetében irányadó marad az a szempont, amely szerint a Közlekedéstudományi Szemle az egész közlekedés szaklapja, tehát a vasúti, közúti, vízi és légi alágazatok tudományterületeiről egyaránt szakkikkeket kell közölni, tekintettel arra is, hogy a KTE által alapított és a KKK, illetve a BKV Zrt. támogatásával kiadott Közúti és Mélyépítéstudományi Szemle, valamint a Városi Közlekedés című szaklapok saját szakterületüket illetően szerencsére folyamatosan és magas szakmai színvonalon továbbra is megjelennek.

Természetesen az alágazati tematikát figyelembe véve helyt kell adni a közlekedés jogi, közgazdasági, történelmi stb. vonatkozásait tárgyaló írásoknak is, amelyek a lap választott profiljába eredményesen beilleszthetők.

A szerkesztési elvek kialakítása értelemszerűen a Szerkesztőbizottság feladata. Ahhoz azonban, hogy az olvasók orientációját és továbbgondolkodását megkönnyítsük, arra kértük a korábbi Szerkesztőbizottság tagjait, hogy fogalmazzák meg egyéni elképzeléseiket, javaslataikat a jövőt illetően. Nagy köszönettel tartozik a Főszerkesztő mindazoknak, akik vették a fáradságot, és a közlekedéstudomány iránti elkötelezettséggel és segítőkészséggel írásban adták meg átgondolt észrevételeiket. A széles körű megismertetés lehetőségét felkínálva adtunk helyet a „Vélemény” rovatunkban mindazoknak, akik hozzájárultak a belső használatra született, de a publikációs igényeket is teljes mértékben kielégítő gondolataiknak.

MIT VÁRUNK, VÁRHATUNK A KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI SZEMLE ELKÖVETKEZŐ ÉVFOLYAMAITÓL?

Mindenekelőtt, hogy színvonalában – megjelenés, tartalom – tartson lépést az új kor új kihívásaival, tegye nélkülözhetetlenné magát a közlekedési szakma és az alkalmazott tudományok tágabb területein is. Szolgálja a közlekedési fejlesztés ügyét, az egyetemi oktatást, az egyéni tudás bővítését.

Őrizze meg a nagy tudású elődök által összegyűjtött tudásbázist, de adjon lehetőséget minél több fiatalnak a tudományosan ismertté váláshoz. Válasszon új témákat a közlekedés eddig tudományosan feltáratlan, gyéren publikált területeiről.

Teremtse vitafórumot a különböző szakmai vélemények bemutatására, adott esetekben közöljön szerkesztőségi, egyesületi véleményt is, amely segít az Olvasónak a szakmai vitákban való eligazodáshoz.

Ismertesse meg a lapot a nemzetközi tudományos életben, és a Közlekedéstudományi Egyesület Európai Platformjának révén bővítse külföldi kapcsolatait.

Vegye figyelembe a KTE új stratégiáját, és alkalmazkodjon a gazdaságban és intézményekben bekövetkező változásokhoz.

MELYEK AZOK A FELTÉTELEK, AMELYEK RÉVÉN AZ ELVÁRÁSOK MEGVALÓSULHATNAK?

1. Mindenekelőtt támogatói és egyesületi forrásokból biztosítani kell az anyagi biztonságot.
2. Olyan szerkesztőbizottságot kell létrehozni, amely több síkon segíti a lapkiadást.
3. A régi előfizetőket meg kell tartani, és újakat kell toborozni.
4. A szerzőgárdát ki kell bővíteni, több fiatal diplomást kell elérni és bevonni a szakcikkírás megtisztelő, de szerény anyagi eredményt hozó munkájába.
5. Bármennyire profildíjazni egy tudományos laptól, de helyt kell adni és bővíteni kell a szakmai hirdető körét, amivel biztossá, folyamatosá lehet tenni a lapkiadást.
6. Ugyanígy az egyesületi támogatói kör bevonását, illetve szélesítését lehet megcélozni.
7. Erősíteni kell a szakmai koordinációt a bel- és külföldi szaklapokkal, a Magyar Mérnöki Kamarával, a társegyesületekkel és szervezetekkel.

A lap újraindítását bevezető gondolatok talán alkalmasak arra, hogy a hagyományokat büszkén őrző 59 éves Közlekedéstudományi Egyesület 57 éves lapja a jövőben összefogással, együttműködéssel további sikereket érjen el.”

A 2008-as célok, feltételek áttekintése módot szolgáltat ahhoz, hogy a Szemle utóbbi 12 évének történéseivel teljessé tegyük a lap 70 évét.

ad.1 A 2008-ban megkötött szerződés alapján a kiadási költségekhez – Csepi Lajos főigazgató és Tompos Attila főmérnök aktív közreműködésével – 2011. első félév végéig számottevően járult hozzá a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ, utána ez megszűnt. Negatív változás volt, hogy a Szemlét az alapítástól – különböző tartalommal és összeggel támogató – MÁV Zrt. folyamatos támogatása megszűnt. A támogatás utolsó éve 2010 volt. A pénzforrások jelentős csökkenését a támogatók körének

bővítésével (16-18 vállalat, intézmény) és a Nemzeti Kulturális Alap pályázati pénzeszközeivel, valamint a KTE hathatós részvételével sikerült ellensúlyozni. A folyamat máig működik, bár az intézmények szervezeti változásait nehéz a kapcsolati rendszerünkkel követni. Pozitív eredmény a támogatók számának növelése mellett a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium – majd az Innovációs és Technológiai Minisztérium – anyagi segítsége a kiadáshoz, valamint az ORFK OBB-vel kötött szerződés mind hozzájárultak a Szemle biztonságos kiadásához. Természetesen a kört tovább kell bővíteni, elsősorban a közúti vállalatok, kivitelezők, illetve a vasúti szektor irányába.

ad.2 A Szerkesztőbizottság 2011-es újjászervezése során elsődleges szempont volt a közlekedési szakterületek és a közlekedéstudomány fontos képviselőinek bevonása és az aktív tagok létszámának emelése. Ezen a területen is lehet még javítani, bővíteni a kört, mert az „egyen-szilárdság” még mindig nem megoldott. Az elmúlt 12 évben a szerkesztőbizottság elnöke: *Kövesné Dr. Gilicze Éva*, tagjai: *Barlog Károly*, *Dr. Békési István*, *Berta Tamás*, *Bretz Gyula*, *György Tibor*, *Dr. Ivány Árpád*, *Horváth Lajos*, *Kalmár Koppány*, *Mészáros Tibor*, *Pálfay Antal*, *Dr. Prileszky István*, *Dr. Renner Péter*, *Saslics Elemér*, *Szécsey István*, *Szűcs Lajos*, *Tánczos Lászlóné dr.*, *Dr. Tóth János*, *Dr. Tóth László*, *Zsolnay Tamás*.

ad.3 Talán e célkitűzés teljesítése a legnehezebb vállalkozás. A több mint 4000 tagot számláló KTE alapmerítési bázissal elegendőnek kellene lenni legalább 700-800 példány előfizetésére. Sajnos minden törekvésünk ellenére – félárú előfizetés, állandóan ismételt figyelemfelhívás, a területi és tagozati titkárok bevonása stb. – sem vezettek olyan eredményre, amelyek növekvő előfizetői kört eredményeztek volna. Az 500 példány ugyan szinte remittenda nélkül elfogy, de a bővítés nagyon mérsékelt.

ad.4 Évek távlatából megállapítható, hogy a tapasztalt, sokat publikáló állandó szerzőink

mellett szép számmal jelentek meg fiatal kutatók, több alkalommal diplomázó hallgatók is. A KTE éves diplomadíj pályázatának nyertesei is jelentkeztek cikkekkkel, de e vonatkozásban még jelentős tartalékok vannak, mint ahogy a konferenciákon elhangzó előadások cikk formájában történő megjelentetésében is. (Az előadók ritkán vállalkoznak a vetített vázlatok olvasható formába öntésére...) Kiemelkedő jelentőségű és értékes, nagy anyagmerítési lehetőséget kínál a 2011-ben indult „Közlekedéstudományi konferencia, Győr” c. rendezvénysorozat, amelyet a Széchenyi István Egyetem Közlekedési Tanszéke és a KTE közösen rendez. A konferenciáról év mint év kiadvány készül, amiben több szinte cikk minőségű írás. A legjobb, kiemelkedő tudományos értékkel bíró tanulmányok a Szemlelben is megjelennek.

A témaköröket illetően megállapítható, hogy a közlekedés-forgalmi, tervezési tárgyú írások a jellemzőek, míg a hajózási és a környezetvédelmi tartalmú cikkek kisebb számban olvashatók. Örvedetes viszont, hogy a napjainkban egyre fontosabbá váló közlekedésbiztonság kérdése rendszeresen – 2015-től külön mellékletben – jelenik meg.

A legjobb munkákat az „Irodalmi díj bizottság” szerkesztőségünk bevonásával évente kiválasztja, és a KTE elnöksége elé elismerésre felterjeszti. A díjazottak névsora –2001-től – önmagáért beszél, hiszen a közlekedési szakma jeles képviselőinek ilyen válogatása a Szemle tudományos színvonalát méltóan reprezentálja:

Albert Gábor, *Dr. Ambrus Kálmán*, *Andrejszki Tamás*, *Bartha Géza*, *Békefi Mihály*, *Dr. Berényi János*, *Bíró József*, *Dr. Bokor Zoltán.*, *Borza Viktor*, *Dr. Vörös Attila*, *Dr. Ercsey Zoltán*, *Dr. Erdősi Ferenc*, *Farkas István*, *Dr. Farkas József*, *Dr. Ferenczi Zoltán*, *Fleischer Tamás*, *Földeák János*, *Dr. habil Gáspár László*, *Dr. Gáspár Péte*, *Gittinger Tibor*, *Dr. Holló Péter*, *Dr. Honti Péter*, *Horváth Márton Tamás*, *Dr. Horváth Richárd*, *István György*, *Karoliny Márton*, *Dr. Kincses Áron*, *Kis-*

teleki Mihály, Koczka Zsolt, Dr. Kormányos László, Dr. Kovács Ferenc, Kővári Botond, Kövesdi István, Dr. Lőrincz János, Dr. Mészáros Ferenc, Dr. habil Monig János, Nagy Zoltán, Dr. Pálfalvi József, Dr. Pallós Imre, Perger Imre, Polgár János, Dr. Prezenszki József, Pusztai József, Dr. Rixer Attila, Dr. Ruppert László, Dr. Sárközi György, Scharle Péter, Dr. Schwáb Zoltán, Sipos Tibor, Dr. Suhai Ferenc, Sujtó Géza, Szabó Lajos, Szűcs Lajos, Tánzos Lászlóné dr., Dr. Tettamanti Tamás, Dr. Timár András, Dr. Tóth Géza, Tóth Lajos, Tóth Lajos, Török Ádám, Török Árpád, Dr. Varga István, Veres Mihály, Vincze Béla, Vincze Tamás, Vörös Attila, Dr. prof. Zobory István.

ad.5 A modern világra jellemző hirdetési hullámot egy tudományos lap nem követhet, de a lapfenntartás ugyanakkor megköveteli a saját bevételek fokozását. Kiegészítő körülmény, hogy az intézmények, vállalatok könnyebben számolhatják el a hirdetési költségeket, mint a direkt támogatást. Mindezek figyelembevételével alakult a Szemle beltartalma, ami azt jelentette, illetve jelenti, hogy max. 3 oldal lehet a 64-70 oldalból a hirdetések terjedelme. A korlátok mellett sikerült az évek során egy olyan gyakorlatot kialakítani, ami a bővülő számú hirdető mellett sem veszélyeztette a tudományos jelleget.

ad.6 A támogatói kör változó számban és intenzitással van jelen. Jelentős kiesés a MÁV Zrt. kivonulása a támogatói körből, valamint a közúti intézmények távolmaradása. Stabil és elvileg is elkölözött támogatónk maradt a teljesség igénye nélkül a GYSEV Zrt., a KTI, a FŐMTERV, a Volán vállalat és egységei, az ORFK-OB. A legjelentősebb támogatók sorából is kiemelkedik a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, majd az Innovációs és Technológiai Minisztérium. Az állandó támogatók mellett több olyan cég is jelentkezett, mint pl. a NÜSZ Zrt., amelyek időszakosan segítik a lapkiadást.

ad.7 A szakmai koordináció elég bonyolult, miután sok – nem tudományos – ki-

advány, periodika van, amelyek profilja sem az információ-cserét, sem az utánkölzléseket nem teszi indokolttá. A külföldi lapokkal az együttműködést leginkább a lapszemlézés és a példányok cseréje jelenti, de időnként a másodközlés is előfordul.

Az MTA Könyvtár és Információs Központ 2014 óta tagja a DataCite és a CrossRef DOI regisztrációs ügynökségnek. Az évek során a szolgáltatást igénybe vevők megötszöröződött, egyre több hazai folyóiratban láthatunk DOI azonosítókat, így a Közlekedéstudományi Szemlében is. A rendszerhez való csatlakozásunkkal szerzőink nemzetközi ismertségét növeljük, és a hivatkozásokat megkönnyítő lehetőséghez jutottunk.

A tudományos munka és a kutatások megkönnyítését szolgálja, hogy 2019. februárban különszámként jelentettük meg a 2008-2018 közötti cikkek listáját, amelyet kiegészít a szakcikkek címszavainak elemző írása is.

Összességében az áttekintett időszak sikeresnek bizonyult, de nagy a felelősség, mert mára a Közlekedéstudományi Szemle maradt az egyetlen tudományos akkreditációval rendelkező közlekedési tárgyú lap az országban. A 2013-tól működő digitális változat, a Magyar Tudományos Művek Tárában (MTMT) megjelenő archiválás az Elektronikus Periodika Adatbázis és Archivum (EPA) archívuma mind, mind olyan előrelépések, amelyek jó alappal szolgálhatnak a vonatkozásban, hogy a KTE-n belül a közösségünk, olvasók, előfizetők, támogatók, hirdetők, szerzők és szerkesztők együttese felkészüljön a 100. évfordulóra.

Dr. Katona András



THE TRANSPORT SCIENCE
REVIEW CELEBRATES 70 YEARS



70 JAHRE VERKEHRSWISSEN-
SCHAFTLICHE RUNDSCHAU