

ENGI JÓZSEF

A közúti személyszállítás története

## A közúti közlekedés szervezési és vezetési vázlata

### IV/2. rész A közlekedésrendészetről, a közúti közlekedés szabályozásáról és szervezéséről

Az előző részben bemutattuk a közlekedés szerepét és körülményeit a második világháború alatt, valamint a háború után az újraindulás nehézségeit és a fejlődés folyamatát. A megváltozott társadalmi-gazdasági életben a közlekedés szervezése és irányítása is sajátos fejlődési folyamaton ment át. Ebben a részben ezeket a lényegesebb intézkedéseket tekintjük át.

Budapest főkapitánya 1945. szeptember 12-én 18002/1945. sz. rendeletével a főkapitányság bűnügyi osztálya sérülési csoportjának keretében baleseti helyszínelő csoport felállítását rendelte el, és utasította a gépkocsi osztály vezetőjét, hogy a csoport részére a felmerülő szükségletek szerint egy gépkocsit bocsásson rendelkezésre. A baleseti helyszínelő csoport 1946. június és július hónapban 160 esetben vonult ki sérüléssel járó balesethez. A balesetekben 31 személy meghalt, 30 életveszélyes, 150 pedig súlyos sérülést szenvedett. Hatvan esetben gyalogost ütöttek el a járművek.

Az Ideiglenes Nemzeti Kormány 1945. szeptember 20-án kelt 8490/1945. sz. rendeletével kimondta, hogy „Nagy-Budapesten a rendőrhatalom teendőket és a végrehajtó szolgálatot a magyar államrendőrség budapesti főkapitánysága látja el.” A közlekedést ellenőrző őrszemélyzet feladata a gyalogosok közlekedésére, a villamosokra történő kapaszkodók

dásra, a le- és felugrálásra, valamint a kerékpárosokra terjedt ki. (1. ábra)

1945. szeptember 27-én ünnepélyes keretek között adták át az Oktogon téren az első forgalomirányító lámpát, amit egy szovjet őrnagy azért nem engedett üzemeltetni, mert a szovjet katonai járművek vezetői a zászlóval történő irányítást ismerték, és félt az esetleges balesetektől. (2. ábra) A közlekedési őrhelyek száma viszont folyamatosan növekedett, 1946 nyarán még 30, 1947 júniusában 36, novemberben 42, 1949 májusában már 63 őrhelyen irányította és ellenőrizte közlekedési rendőr a forgalmat. (3. ábra)

1945. december 19-én kelt 155.000/1945. BM rendelettel született meg a gépjárművek és a gépjárművezetők nyilvántartásba vételének szabályozása. Ez a rendelet az ország területét 23 gépjárműkerületre



1. ábra 1945 TAVASZÁN ILYEN „ZSÚFOLTAK” VOLTAK EGYES BUDAPESTI VILLAMOSOK. A KÍVÜL KAPASZKODÓK JEGYET SEM VÁLTOTTAK

osztotta. 1946. március 1-jétől csak olyan személy vezethetett közhasználatú gépjárművet, aki vizsgát tett az Országos Gépjárműügyi és Közúti Közlekedésrendészeti Bizottság (OGKB) által kijelölt bizottság előtt.

1946-ban megkezdődött a rendteremtés a gépjárművek körében. A közlekedésügyi miniszter a belügyminiszterrel egyetértésben adta ki 53.000/1945. /1946. I. 21./ KM sz. rendeletét a közúti forgalomban résztvevő gépjárművek és pótkocsik megvizsgálására, új forgalmi engedéllyel, igazolólappal és rendszámtáblával való ellátására, valamint a gépjármű jogos és valóságos üzemben tartójának megállapítása céljából.

1946. december 5-én kelt 608.400 sz. belügyminiszteri rendelet a gépjárművezetői engedélyek felülvizsgálatáról intézkedett. A rendelet végrehajtását 1947. június 1-jén kezdték meg. A rendelet a gépjárművezetői jogosítvány további érvényességét a rendőrhatalosnál kiváltott „Igazolólap”, illetve „Kiegészítőlap” meglétéhez kötötte.

1946. december 24-én kelt 535.420/1946. sz. rendeletével hozta létre a belügy-

miniszter négy alosztállyal az Igazgatási Rendészeti Ügyosztályt. A gépjárműveket, a gépjárművezetőket és az autótaxi állomáshelyeket az Igazgatási Rendészeti Törzsalosztályon tartották nyilván. A gépjárművek darabszáma rohamosan növekedett. 1947. január 1-jén már 18 900 nyilvántartott gépkocsi volt a fővárosban. A közlekedésrendészeti szakterület fejlesztése érdekében 1947-ben a BRFK Igazgatási Rendészeti Ügyosztályon belül létrehozta egy 30 fős közlekedési ellenőrző részleget.

1947 májusában a nemzetközi gépjárműokmányok kiállítását a 318.100/1947./ V. 12./ BM sz. rendelettel újból szabályozták. A nemzetközi gépjárműforgalmi engedélyt és nemzetközi vezetői igazolványt a Köztársasági Magyar Automobil Club a magyar államrendőrség budapesti főkapitánysága vezetőjének mint gépjárműkerületi elsőfokú rendőrhatalosnak láttamozása mellett állította ki, és egyidejűleg az állami jelzótáblát is kiadta.

A belügyminiszter 1947. augusztus 14-én adta ki a városok és a községek csendjének fokozott biztosítása tárgyában a 323.600/



2. ábra FORGALOMIRÁNYÍTÓ SZOVJET KATONALÁNY BUDAPESTEN



3. ábra FORGALOMIRÁNYÍTÁS BUDAPESTEN AZ 1950-ES ÉVEKBEN



4. ábra MAGASÍTOTT FORGALOMIRÁNYÍTÓ ÓRHELY BUDAPESTEN, AZ 1950-ES ÉVEKBEN

1947. BM. Sz. rendeletét. A belügyminiszter az érdekelt miniszterekkel egyetértésben a következőket rendelte el: (kivonat)

### 1.§.

1. Városok és községek lakott területén levő nyilvános helyen és általában minden olyan helyen, amely a közönség által megközelíthető (közterületen, nyilvános előadásra szolgáló helyiségben, nyilvános étkező és szórakozó helyiségben, személyszállító járművön, középületek, bérházak folyosóin, lépcsőházaiban és udvarán, továbbá magánházak udvarán, stb.) a nyugalomra zavarólag ható és kellő gondossággal elkerülhető zajt okozni tilos.

2. Az 1. bekezdésben foglalt tilalomba ütközik különösen a városok és a községek területén levő nyilvános helyen:

*a)* hangos reklámkészüléknek engedély nélküli használata, nyitott ajtó vagy ablak mellett köznyugalmat háborító módon rádiózás, zenélés, éneklés;

*b)* jégnek, szénnek törése, továbbá fának rendőrhatalóság engedélye nélküli fűrészelése vagy aprítása;

*c)* árucikkeknek és sajtótermékeknek versengő ordítással kínálása;

*d)* fel- és lerakodásnál a rakomány elkerülhető zajjal dobálása;

*e)* teherrakománynak (ládák, vasrudak, tejskannák, tüzelőanyagok stb.) megerősítéssel elkerülhető zajt okozó módon szállítása;

*f)* lármaival járó ipari tevékenység folytatása;

*g)* az úttestnek jármű- vagy gyalogosforgalomra rendelt részén lármas játék üzése (labdarúgás, görkorcsolyázás, stb.);

*h)* vasúti járművek közlekedésénél a vasúti jelzési utasításban megállapított jelzéseken kívül, valamint a vasúti járművek közlekedésénél – veszély esetét kivéve – hosszantartó hangjelzés (tülkölés, csengetés, sípolás, fülsértő szirénabugás stb.);<sup>1</sup>

*i)* a jogszabályban meghatározott eseteket kivéve éles síp vagy füttyülés;

*j)* igavonóállatoknak hangos kurjongatással való biztatása, nyikorgó kerék és fékberendezéssel közlekedés;

*k)* általában akár emberi hanggal, akár hangszerrel vagy más eszközzel történő és köznyugalmat bármilyen módon zavaró lármakozása.

3. Az 1. bekezdésben foglalt tilalomba ütközik továbbá este 10 és reggel 7 óra közötti időben a városok és községek lakott területén levő nyilvános helyen:

*a)* rendőrhatalóság engedély nélkül zajos munkák végzése, zajjal járó rakodás, szállítás; ...

*d)* járművek ajtajának csapkodása és a járművezetők egymással vagy a közönséggel lármas társalgása; ...

### 3.§.

1. Városok területén levő gyárakban és ipartelepeken – veszély esetét kivéve kürttel vagy szirénabugással jelzéseket adni tilos; ...

### 9.§.

1. A családfők, gyámok és felügyelők kötelesek gondoskodni arról, hogy a felügyeletük alatt álló gyermekek a rendelet rendelkezéseit és tilalmait megtartsák...

### 10.§.

1. A közúti forgalomba a csend és a nyugalom biztosítása érdekében:

*a)* a gépjárművezetőknek városokban a kézikürtön kívül csak a kézikürt hangjánál nem erősebb (tompított) hangú villanykürttel szabad hangjelzést adni;

*b)* városokban a rendőrhatalóság által megállapított főútvonalakon – közvetlen veszély esetét kivéve – gépjárművezetőknek hangjelzést használni tilos. Ezt a tilalmat a rendőrhatalóság más útvonalakra is kiterjesztheti;

Az a–b pontokban felsorolt rendelkezések nem vonatkoznak a közbiztonsági szervek, tűzoltók, mentők gépjárműveire, a

2000/XII. 7-8.

közhasználatú gépjárművállalatok rendszeres vagy idegenforgalmi járatot lebonyolító autóbuszaira.

c) lakott területen éjjel 10 órától reggel 7 óráig kürtjelzést egyáltalán tilos használni. Ez a rendelkezés a szolgáltatásban levő mentő- és tűzoltójárművekre nem vonatkozik;

d) gépjárművel az elkerülhetetlenül szükségesnél nagyobb zajt okozni, továbbá lakott területen a robbanómotorral hajtott gépjárműből az égési terméket hatásos és ki nem kapcsolható hangtompító kikerülésével a szabadba bocsátani, végül a motort nagy fordulatszámú üresen huzamosabb ideig járatni (túráztatni) tilos; ...

### 11.§.

Amennyiben a cselekmény súlyosabb büntetőrendelkezés alá nem esik, a kihágást elkövető személy (gyermek elkövető esetén a családfele, gyám vagy felügyelő) 15 napig terjedő elzárással büntetendő...

\* \* \*

1947. október 14-én kelt 329.000/1947. BM. sz. rendelettel alakult meg a Közlekedési Balesetvédelmi és Gépjármű-sportfejlesztési Tanács, amelynek feladatául írták elő a „közlekedési balesetek elleni védekezés fejlesztését, valamint a gépjárműversenyek színvonalának emelése érdekében történő tanácsadást és ismeretterjesztést” is. 1949-ben a forgalomellenőrök 83197 intézkedést hajtottak végre. Ez év tavaszán már hangszóróval felszerelt gépkocsi járta a főváros utcáit, és figyelmeztette a tilosban járó vagy szabálysértés elkövetésére készülő közlekedőket. Budapest utcáin fényképes plakátok is megjelentek, amelyek felhívást intéztek a gépjárművezetőkhez, a lófogató járműhajtókhoz, a kerékpárosokhoz és a gyalogosokhoz, hogy saját érdekükben is tartsák be a közlekedési szabályokat.

1950-ben a BM Közrendészeti Főosztályán belül 12 fővel létrehozták a Közlekedésrendészeti Alosztályt, május 27-én pedig

a budapesti főkapitányság keretén belül a Közlekedésrendészeti Osztályt, amely a szakterületeknek megfelelően alosztályokra tagozódott. A közlekedési ellenőrzési és szervezési alosztály feladata volt a közúti közlekedési rendészeti teendők ellátása, a közúti közlekedési rendészeti szolgálat ellátásának irányítása és ellenőrzése, a személy- és áruszállítás eszközeinek és közegeinek a közbiztonság és köztisztaság; valamint a lakosság jogos igénye szempontjából való ellenőrzése, a közúti közlekedési állapotokról és a közúti forgalomról adatok gyűjtése, közhasználatú járművek állomáshelyének kijelölése, az ezekre vonatkozó szabályok megtartásának ellenőrzése, a főváros közúti közlekedésének megjavítása érdekében javaslatok előterjesztése.

A Műszaki ellenőrző alosztály feladata a gépjárművek műszaki karbantartásának és a gépkocsiszínek (garázsok, műhelyek) ellenőrzése.

A Gépjármű alosztály feladata a gépjárműügyek, gépjárművezető ügyek és az ezzel kapcsolatos nyilvántartások vezetése.

A Közlekedési baleseti helyszínelő alosztály feladata a közúti közlekedési balesetek helyszínének felvétele, helyszínvázlatok elkészítése, közúti közlekedési balesetekről statisztikai adatgyűjtés.

A Közlekedésrendészeti Osztály létrehozásával történt meg először Budapesten, hogy a közúti közlekedésrendészettel kapcsolatos csaknem valamennyi feladatot egységes szervezetbe és irányítással összpontosították.

1950 végén jelent meg a belügyminiszter és a közlekedés- és postaügyi miniszter 2500/1950/XII. 1./ BM sz. rendelete, amely az első, 1930 óta érvényben lévő KRESZ után jelent meg, és a közlekedésrendészeti jogszabályokat egységes rendszerbe foglalta. Ebben a KRESZ-ben a gépjárműkerületek megegyeztek a megyék területével. Megváltozott a gépjárművezetői igazolvány, a

forgalmi engedély és a rendszám-tábla. Az új KRESZ hat részből, 217 paragrafusból állt, és 51 féle közlekedési jelzótáblát rendszeresített. Alkotói figyelembe vették a megváltozott közlekedési viszonyokat is, ezért a gépjárművek maximális sebességét lakott területen „fűvott” gumibronccsal 40 km/óraban, megterhelt pótkocsit vontató sebességét 30 km/óraban, tömör gumibroncsú gépkocsi sebességét 20 km/óraban határozták meg.

Az Országos Automobil Bizottság munkakörét (típusvizsgálat, rendszám-táblával való ellátás, gépjárművek műszaki vizsgálata stb) a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium Közületi Gépjármű csoportja (KÖZ-GÉP) vette át. Ez a KRESZ volt a legrövidebb ideig hatályban.

1951-ben az ország gépjárműállománya meghaladt a 80 000-et, és azok többsége a fővárosban közlekedett. A gépjárműállomány és a közúti forgalom növekedése mellett nem változott sem az úthálózat, sem az utak átbecsátóképesége. Ez a körülmény megnehezítette a rendészeti feladatokat a forgalom zavartalanágának biztosítása és a balesetek visszaszorítása tekintetében.<sup>2</sup>

1952-ben a közlekedésrendészet szervezete és létszáma ismét jelentősen megváltozott. A BRFK Közlekedésrendészeti Osztály rendszeresített létszámát 500 főben állapították meg. Az Osztály felépítését és feladatkörét a június 11-én kelt 00275/1952. BM IV. ÜCS sz. rendelet szabályozta. A szervezeten belül volt:

*a)* Forgalmirányító alosztály. Szervezte és irányította a forgalmirányító szolgálatot, és biztosította a forgalom zavartalanágát. Elbírálta Budapest területén a forgalmirányító órhelyek felállítását és megszüntetését. Biztosította a forgalom zavartalanágát nagyobb rendezvényeknél, fogadásoknál, sporteseményeknél. Gondoskodott a forgalmirányító szakkaderek utánpótlásáról és neveléséről.

*b)* Közlekedési és műszaki ellenőrzési alosztály. Az alosztály közlekedést ellenőrző csoportja biztosította Budapest területén a közlekedés rendjét, és állandóan ellenőrizte a közlekedésben résztvevő gépjárműveket, valamint a személy- és áruszállítás jogosságát és szabályszerűségét. Rendeletet adott ki a közlekedés megjavítása érdekében.

A garázs és gépjárművek műszaki ellenőrzését végző csoport ellenőrizte Budapest területén az összes garázst és telephelyet abból a szempontból, hogy az ott levő gépjárművek az előírt műszaki követelményeknek megfelelnek-e. Ugyanezen helyeken ellenőrizte a tűzrendészeti szabályok betartását. Részt vett a társaskocsik, villamosok és mozdonyok műszakrendőri bejárásán.

A helyszínelő és balesetvizsgáló csoport helyszínrajzot készített a közlekedési balesetekről és elkészítette a balesetek okára vonatkozó nyomozati jelentést. Vizsgálatot folytatott a balesetek körülményeinek és okainak megállapítása érdekében.

*c)* Agitációs és propaganda alosztály. Az alosztály a Belügyminisztériumtól kapott szempontok alapján szervezte és irányította Budapest területén az agitációs és propagandamunkát. Propagandaanyagot gyűjtött a balesetek elhárításának elősegítésére és ezeket az anyagokat üzemekben, gyárakban és tömegszervezetekben ismertették. Ebben a munkában szorosán együttműködött a társaságokkal és a tanácsokkal. Irányította és ellenőrizte a kerületek közlekedését javító propagandamunkát.

*d)* Vizsgáztató, nyilvántartó és statisztikai alosztály. Feladata volt az érvényben lévő rendeletek és a Belügyminisztériumtól kapott utasítások és irányítás alapján a gépjárművezetők és a gépjárművek vizsgáztatása. Nyilvántartotta a Budapest területén levő összes gépjárművet és gépjárművezetőt. A változásokat a nyilvántartásokon átvezette, kezelte és kiadta a budapesti kapitány-

ság területén levő gépjárművek rendszám-tábláját. Gyűjtötte és rendszerezte a közlekedési balesetek adatait, és statisztikai kimutatást készített a felsőbb szervek részére. A statisztikai adatok alapján megállapította a soron következő feladatokat, és azokat az illetékes osztályok részére megküldte.

Ezzel a szervezeti felépítéssel minden közlekedésrendszettel összefüggő munkakör és feladat egységes irányítás alá került, és kisebb módosításokkal évekig megmaradt.

1952-ben Budapesten számos közlekedésszervezési intézkedés történt. Közel 3000 méter lánckorlátot állítottak fel a gyalogosok közlekedésének szabályozására, 19 fontosabb útkereszteződés, útvonal és tér forgalmát rendezték, szabályozták a forgalmat a Nyugati pályaudvar és a Margit híd között stb. A forgalomirányító rendőrök munkájának biztosítása és egészségének védelme érdekében tíz nagy forgalmú útkereszteződésben magasított forgalomirányító őrhelyet állítottak fel. (4. ábra)

Javult az agitációs és propagandamunka is. 1952-ben több mint ezer előadást tartottak a budapesti üzemekben és iskolákban. A gyalogosan közlekedők részére nyolc oldalas képes broszúrát adtak ki. A főváros négy forgalmas útkereszteződésében utcai hangosbeszélőt működtettek. A Közlekedésrendészeti Osztály és a Fővárosi Tanács két alkalommal összesen 65 000 forint jutalmat és oklevelet osztott ki a balesetmentesen közlekedő gépkocsivezetők között.

1952 decemberében már 162 nő dolgozott a Forgalomirányító Alosztályon. (5. ábra)

1953-ban megszüntették a központi rendőri büntetőbíráskodást, és ezt a hatáskört áttették a Közlekedésrendészeti Osztály hatáskörébe. Ekkor hozták létre az osztályon a Központi Közlekedési Bírságoló Csoportot. 1953-ban 2995 közúti baleset volt, 478-cal kevesebb, mint az előző évben, ami annak is betudható, hogy ebben az évben a BRFK

Közlekedési Osztálya és a KPM Autófelügyelet a balesetek számának csökkentése érdekében felhívással fordult a fővárosi közlekedési és szállítási vállalatokhoz, és „Vezess baleset nélkül!” elnevezéssel versenymozgalmat hirdettek meg a gépjárművezetők körében. A mozgalomhoz az első évben tizenegy vállalat csatlakozott, és évről évre nőtt a csatlakozók száma.

Az 1/1953./XII.4./ BM sz. rendelet (KRESZ) 1954. február 1-jén lépett hatályba. Három év elteltével az újabb KRESZ bevezetésére azért került sor, mert 1953 végén már közel négyszer annyi teherautó és közel ötször annyi autóbusz közlekedett az országban, mint 1938-ban, és a járművek is jelentős technikai változáson mentek keresztül. (Nagyobb sebességű és teljesítményű gépjárművek kerültek forgalomba.)

Az új KRESZ két részre tagozódott. Az I. rész a közúti közlekedés általános rendel-



5. ábra A NŐI RENDŐR SZÁZAD TAGJAI A FORGALOM ELLENŐRZÉSÉBEN IS RÉSZT VETTEK

kezéseit kilenc fejezetben, 130 paragrafusban foglalta össze, a II. rész a vegyes rendelkezéseket három fejezetben és 16 paragrafusban tartalmazta. Változás volt az is, hogy a rendszámablákat nem a KPM, hanem a BM készítette el, és ő is rendelkezett velük. A közlekedési táblák száma 17-tel több, 59 lett. Az új jogszabály a balesetek elleni küzdelem szellemében a közlekedés gyorsabbá és forgalmasabbá tételére törekedett.

Ennek érdekében történtek például az alábbi módosítások is: a főútvonalon várakozni csak abban az esetben volt szabad, ha a közelben nem volt alacsonyabb rendű betorkoló útvonal. Országos főútvonalra történő ráhajtásnál a járművel meg kellett állni. Országos főútvonalon tilos volt állatot hajtani.

A városi főútvonalaknál a betorkoló mellékutcák felől megállást jelző sáv alkalmazását írták elő. Lakott területen a teherautók sebességét 23.00–04.00 óra között 50 km/óra-ra növelték. Az új jogszabály fokozottabb mértékben alkalmazta az útteszten a sávozásokat, a kijelölt gyalogátkelőhelyeken a gyalogosoknak adott áthaladási elsőbbséget. Megszűnt a követési távolság méterben történő megadása. Megszűnt a sokféle megkülönböztető jelzés, kizárólag a sziréna és a tűzoltókocsiknál a riasztócsengő maradt meg. A reflektorozásra szigorúbb szabályokat írt elő, a kerékpár fénye is csak 30 méterre lett vetíthetett előre. Állati erővel vont járművet piros prizmával kellett felszerelni, a motorkerékpárokat hátsó világtással kellett ellátni.

A Közlekedésrendészeti Osztály 1955 augusztusában 7 új oldalkocsis motorkerékpárt kapott, és így naponta 16-17 motoros járőr végezte az ellenőrzést a főváros területén. (6. ábra) Rendszeressé váltak a garázsellenőrzések is. Havonta 80-85 esetben végeztek utcai műszaki ellenőrzést, és több mint harmincféle plakátot és szórólapot



6. ábra MOTORKERÉKPÁROS RENDŐR  
INTÉZKEDÉS KÖZBEN BUDAPESTEN  
AZ 1950-ES ÉVEK ELEJÉN

adtak ki kétféle példányban. A bírságotlasi csoport munkája duplájára emelkedett. Nagy gondot jelentett, hogy a gépjárművek 1951 óta nem vettek részt műszaki szemlén, és a rendszámablák gyártása is szünetelt. Már nem is adtak ki rendszámablát, hanem azt a gépjármű tulajdonosa készítette el, amiből nagy káosz lett.

1956. január 26-án jelent meg 1009/1956. sz. minisztertanácsi határozat, amely előírta „a közúti közlekedés rendjének fokozottabb biztosítása érdekében külön társadalmi ellenőrző csoportot kell létrehozni”. Ez az önkéntes rendőri csoportok szervezéséről szóló 1066/1955./VII. 27./ MT sz. határozat kiegészítése volt. A társadalmi ellenőri csoportokat az ORK Vezető 20-

2000/XII. 7–8.

471/1956. sz. végrehajtási utasítása alapján a közlekedési osztályok szervezték. Egy csoport 8-10 közlekedési szakemberből állt, akik egy tiszt vagy tiszthelyettes irányítása alatt ellenőrizték a közlekedési szabályok betartását, ismertették a közlekedési szabályokat, közös razziákon, garázsellenőrzéseken vettek részt, sport és más rendezvények biztosításánál segítettek, a baleseti helyszínt biztosították a rendőr kikerkezéséig, stb.

1956 második felében több intézkedés történt a közlekedésrendészeti ügyintézés egyszerűsítésére. Az ORK Közlekedésrendészeti Osztálya több munkaterületet leadott fővárosi kerületi és megyei közlekedésrendészeti hatáskörbe. Ilyen volt például az ideiglenes igazolólapok és próbarendszám-táblák kiadása, alkatrészekből összeállított motorkerékpárok vizsgára bocsátásának engedélyezése, a külföldi gépjárművezetői igazolvány érvényesítése, műszakrendőri helyszíni bejárásokon való részvétel, a gépjármű méretein túl terjedő vagy a megengedtnél nagyobb súlyú rakományok szállításának engedélyezése, stb.

A Fegyveres Erők Minisztere 5006/1956./XII. 3./ sz. rendeletével elrendelte: (kivonat)

1.§. 1956. december 15-e és 1957. január 30-a között valamennyi gépkocsit (személy- és teherautót, autóbuszt, valamint különleges gépjárművet) felül kell vizsgálni.

2.§. A felülvizsgálat során a jogosan üzemben tartott gépkocsikat új orosz–magyar nyelvű igazolólapokkal és a gépkocsi szélvédőjének jobb oldalán elhelyezett felülvizsgálati bélyeggel kell ellátni...

6.§. 1957. január 30-a után csak olyan gépkocsival lehet a közúti forgalomban részt venni, amely új igazolólapokkal és felülvizsgálati bélyeggel van ellátva. A felülvizsgálati bizottság egy rendőrtisztból és egy műszaki szakemberből állt.

1957 közepére már kialakult a viszonylagos közlekedési rend a fővárosban, de a

forgalom növekedésével egyre több baleset történt. 1957-ben 3295 közlekedési baleset volt, 215 személy életét veszttette, 1471 pedig súlyosan sérült.

1957. június 15-től a 15649/1957. sz. BM közbiztonsági főosztályvezetői rendelkezéssel megszüntették a kerékpárok bejelentését és nyilvántartását. A 8/1957. sz. kormányrendelet és ennek végrehajtásáról szóló 2/1957. KPM. Sz. rendelet szabályozta az állami járművek üzemben tartását. A BRFK vezetőjének 220–320/1957./IX. 16./ sz. rendelete október 1-jétől megtiltotta Budapest közizgazgatási területén a gépjárművek hangjelzését (tülkölést, villamoscsengést) és kitiltotta a főváros területéről (néhány peremkerületi rész kivételével) a traktorokat.

Az 1/1958./IX. 2./ BM–KPM sz. együttes rendelet szerint a közúti forgalomban részt vevő gépjárműveket új rendszám-táblával és forgalmi engedéllyel kellett ellátni, és ezzel egyidőben műszaki megvizsgálásukat is végre kellett hajtani. A vállalatoknál a telephelyen cserélték a rendszám-táblát, a magánjárműveknél több bizottság végezte a cserét. Összesen 44 192 gépjárművet rendszámoztak át, és műszaki hiba miatt 3190 gépjárművet vontak ki a forgalomból. A gépjárművezetői engedélyek cseréje során 78 226 vezetői igazolványt adtak ki.

A Közlekedést és Gépjárműveket Ellenőrző Alosztályon egész Budapest területére kiterjesztették a területfelelősi szolgálatot, amely nagyobb lehetőséget biztosított a megelőző munkára, mint a korábbi útvonal ellenőrzési rendszer. 1959 végén a területfelelősök munkáját már 365 társadalmi ellenőr segítette, és megkezdtek önkéntes rendőri csoportba szervezésüket. Ebben az évben tíz új BMW motorkerékpárt kapott az alosztály. 1959-ben 28-30 ór helyen irányították a forgalmat. Számtotévo propaganda és felvilágosító munka is folyt. Közel egymillió példányban adtak ki különböző pro-



pagandaanyagot a gépkocsivezetőknek, lovasajtóknak, motorosoknak, gyalogosoknak, gyermekeknek, és 2236 előadást is tartottak. A „Vezess baleset nélkül!” mozgalomban már a 32 legnagyobb gépjárműparkkal rendelkező vállalat is részt vett.

1959. június 15-től a főkapitány 29/1959. sz. rendeletével korlátozta, illetve megtiltotta a főváros forgalmasabb területein a tehergépkocsik, lovaskocsik, kézikocsik és teherhordó triciklik forgalmát.

1959. július 1-jén lépett életbe a 30/1959./V. 10./ sz. kormányrendelet a gépjárművek kötelező szavatossági biztosításáról. Ezzel megszűnt az addig fennálló önkéntes szavatossági biztosítás.

Az 1960. esztendő fordulópont volt a balesetmegelőzési munkában. Június 1-jén Budapest Fővárosi Tanácsa kibővített végrehajtó bizottsági ülést tartott, amelyen részt vett a Budapesti Rendőrfőkapitányság, a KPM, valamint az Ipari és Közlekedési Állandó Bizottság képviselője. Ezen az ülésen fontos határozatok születtek egy átfogó balesetmegelőzési intézkedési terv kidolgozására. A munkabizottság nagy vitát folytatott a tartalmi és a formai kérdésekről. A viták során jött létre a Fővárosi Közúti Balesetelhárítási Tanács, ami a főváros közlekedési vállalatait és azok szerveit, intézményeit, valamint társadalmi szerveit tömörítette magába. A FKBT a rendelkezésre álló szervezeti, anyagi és egyéb eszközökkel a lakosság különböző rétegei között a balesetek megelőzéséért tájékoztató, propaganda, oktató és nevelőmunkát fejtett ki.

1963. január 1-jén új KRESZ lépett életbe. A Közlekedésrendészeti Osztály egyik fő feladata volt a főváros új közlekedési rendjének kialakítása, az új KRESZ ismertetése a lakossággal és a személyi állománnyal. Az új KRESZ szerkezeti felépítése a nemzetközi gyakorlatot követte, és tovább javította a megfogalmazások közérthetőségét. Az első rész a közlekedésrendészeti hatásá-

gok jogkörét rögzítette, a második rész a közúti forgalom rendjét kilenc fejezetben határozta meg, a közúti jelzőtáblák és útburkolati jelek száma pedig 158-ra (!) emelkedett. A sorompók létesítésével kapcsolatban meghatározta, hogy hol kell sorompót felállítani, és bevezette a fényesorompó alkalmazását. Részletesen szabályozta a gyalogosok átkelésének rendjét és a párhuzamos közlekedést. Közérthetően meghatározta a jobbkézsabályt: mindig a jobbról közlekedő járműnek van elsőbbsége. A személygépkocsik sebességét lakott területen belül maximum 60 km/óra, lakott területen kívül 70 km/óra emelte, a motorkerékpárosok sebessége – ha a motoros és utasa bukósíksíkot nem viselt – 60 km/óra lehetett. Ez a KRESZ írta elő először, hogy a kerékpárokat elől és hátul ki kell világítani, és megtiltotta, hogy a kerékpárokat lámpa nélkül hozzák forgalomba.

A baleseteket növekvő számának visszaszorítására a közlekedésrendészet jelentős erőfeszítéseket tett, de a megnövekedett feladatok a korábbinál nagyobb apparátust és minőségileg alkalmasabb technikát igényeltek. A motorizáció gyors ütemű fejlődése arra készítette a kormányt, hogy határozatot hozzon a forgalombiztonság feltételeinek biztosítására és a közlekedésrendészeti tevékenység fejlesztésére. A kormányhatározat alapján jelent meg a belügyminiszter 0017/1963. (VIII. 12.) sz. parancsa a BM Közlekedésrendészeti Csoportfőnökség felállítására, amely négy alosztályt: Közlekedés-szervezési, Forgalomellenőrző, Folyam- és Légiközlekedési és Közlekedési Nyilvántartó osztályt foglalt magában. A csoportfőnökség felállításával megszűnt a BM Közlekedésrendészeti Osztály és ezen belül a Légirendészeti kapitányság is. A csoportfőnökség 1964. január 1-jén kezdte meg munkáját, feladata volt a minőségileg és mennyiségileg megnövekedett közlekedésrendészeti munka országos szervezése, összefogása, irányí-

tása és ellenőrzése. A közlekedésrendészeti szervek módosításáról az 1963. december 3-án kelt 008/1963. sz. belügyminiszter-helyettesi parancs rendelkezett. Budapesten a Közlekedési Osztály helyett megalakult a BRFK Közlekedésrendészet, aminek Közlekedésszervezési, Forgalmellenőrző, Forgalmirányító és Baleseti Helyszínélő és Vizsgáló Osztálya volt. Ezzel a szervezeti intézkedéssel a gépjárművek és a gépjárművezetők országos nyilvántartása a BM Közlekedési Nyilvántartó Osztály hatáskörébe került, a Központi Közlekedési Bíróságoló Alosztályt pedig a BRFK Igazgatásrendészeti Osztályához csatolták.

A Közlekedésszervezési Osztályon belül Forgalmatszervezési, Megelőző és Propaganda, Gépjármű és Gépjárművezető Nyilvántartó alosztályt hoztak létre. 1965 augusztusától az új járművek vizsgáztatása a MERKUR Vállalatnál központilag történt, ami jelentős megtakarítást jelentett a közlekedésrendészetnek.

Az országgyűlés által 1968-ban elfogadott közlekedéspolitikai koncepció kedvező légkört teremtett a technikai haladásból adódó feladatok megoldásához.

A fővárosban a forgalomtechnikai be rendezések fejlesztése javult. 1969-ben 66 ponton állandó, 30 helyen pedig ideiglenes jelleggel működött rendőrlámpa vagy karos forgalmirányító rendőr. A forgalmi rendet közel 12 ezer jelzőtábla és 36 ezer m<sup>2</sup> útburkolati jel biztosította.

A gépjárművek számának gyors növekedése, a közúti forgalomban való biztonságosabb részvétel érdekében a 2/1969./II. 27./KPM sz. rendelet újból szabályozta a gépjárművezetők képzésének módját és a gépjárművezetői vizsgák rendjét. A rendelkezés értelmében a vizsgáztatást a KPM szabályozta, a rendőrség pedig a vizsgabizonyítványok alapján állította ki a vezetői engedélyeket, illetve érvényesítette a megfelelő járműkategóriára.

A 42/1970./X. 27./ sz. Korm. rendelet intézkedett a gépjárművek kötelező felelősségbiztosításának bevezetésére. A jogszabály értelmében 1971. január 1-étől a Magyar Népköztársaság területén minden bel- és külföldi rendszámú gépjármű üzemben tartója a gépjármű által belföldön okozott kár megtérítése céljából felelősségbiztosításban részesült.

A közlekedésrendészet fejlesztésére elég késedelmesen csak 1971 nyarán került sor, amikor az egész belügyi apparátust érintő átszervezésre került sor. A megkésztett intézkedést bizonyítja, hogy ebben az évben csak Budapesten rekordot döntő, 7115 személyi sérüléssel járó közlekedési baleset volt.

A Minisztertanács 2024/1972./IX. 27./ sz. határozata nagy lendületet adott a balesetmegelőzési munkának, mert állami oldalról a belügyminisztert tette felelőssé a balesetmegelőzési propaganda irányításáért, és meghatározta a különböző állami szervek ez irányú tevékenységét is. Így alakult meg 1973. július 27-én az Országos Közlekedésbiztonsági Tanács, amelynek elnökévé a belügyminisztert nevezték ki. Az országos szervezet célul tűzte ki a budapesti és megyei közlekedésbiztonsági tanácsok tevékenységének egységesítését, a korszerű és a leghatékonyabb balesetmegelőzési tevékenység megvalósítását.

\* \* \*

A második világháborút megelőző években a magyar közlekedés gerince a vasút volt, gépjárműközlekedés pedig lényegében ekkor indult el a fejlődés útján. Az 1930-as évek végén a több mint 30 ezer kilométer országos közúthálózat 12%-a volt korszerű burkolattal ellátva, a közutakon pedig a lovas szekér volt a legelterjedtebb szállítóeszköz.

A második világháború befejezése után a közlekedés újjáépítésének három éves terve önálló részét képezte a gazdaság hároméves

tervének. A közlekedési tervben és az azt megelőző vitában egyértelműen tükröződött a koalíciós pártok egymástól eltérő elképzelése az egyes közlekedési ágak funkcióiról. Olyan elképzelés is volt, hogy a közúti közlekedés csak a vasút kiegészítésére vagy pótlására szolgáljon, mások viszont önálló, erős és a vasúttal versenyképes ágazattá akarták fejleszteni. A vita ekkor nem dőlt el, de a közlekedési beruházásokat a hosszú távú célok szolgálatába akarták állítani. A legnehezebb feladat a magyar közlekedési rendszer központilag irányított, életképes szervezetté történő átalakítása volt.

A hároméves terv azt a célt tűzte a közlekedés elé, hogy 1949-re a teljesítménye elérje az 1938. évi szintet. Miután a közlekedés ezt a célt elérte, a háború utáni helyreállítást a kormány befejezettnek nyilvánította. A tervgazdálkodás kiépítésének idején a magyar gazdasági vezetésnek nem volt megfogalmazott közlekedéspolitikája, a közlekedés a háború előtti rendszer és a szovjet modell elemeit elegyítette magába. A szállítási hiányok már 1948–49-ben kezdték szétfeszíteni a közlekedés újjáalakított szervezeti kereteit, de a közlekedés ágazati szervezete és kapacitásának struktúrája is egyre kevésbé felelt meg a szállítási igények összetételének.

A Teherfuvarozási Vállalatok 1948 novemberében történt megalakulásakor 123 gépjárművel rendelkeztek, 1950 végén pedig több mint kétezerrel. A vállalat 1949-ben 953 ezer tonnát, 1950-ben ennek közel ötszörösét fuvarozta. A dolgozók létszáma 1949 januárjában 292, az év végén 3771 fő volt. Az egyre növekvő szállítási feladatokat a TEFU vállalatok fejlődésük ellenére sem tudták kielégíteni, ezért a közületi és a vállalati gépkocsik gazdaságosabb kihasználását is célul tűzték ki. A kereslet és a kínálat összehangolására 1949-ben létrehozták a Szállítási Tervtanácsot, és előírták a szállítási tervbejelentési kötelezettséget. 1952-ben a

Szállítási Tervtanácsot Központi Szállítási Tanácsá alakították át.

1951-ben a Szállítási Tervtanács, 1952-től a Központi Szállítási Tanács évenként megrendezte a Tehergépjármű Közlekedés Országos Értekezletét. Ezeken az értekezleteken a mindenkor aktuális kérdéseken kívül főként a tehergépkocsik jobb kihasználásával foglalkoztak, amit pontosabb fuvarozástervezéssel és a tervek végrehajtásával akartak megvalósítani.

1952. szeptember 1-től a nagyobb fuvarozási vállalatoknál bevezették a kötbéres szerződéssel leköttött gépkocsik gazdaságos kihasználásának és szerződés szerinti foglalkoztatásának helyszíni ellenőrzését. Abban is megállapodtak, hogy a MÁVAUT és a TEFU ellenőrei mindkét vállalat gépkocsijait kölcsönösen ellenőrzik.<sup>3</sup>

A gépkocsik jobb kihasználásával kapcsolatos feladatokat határozatlan rögzítettek, majd a következő értekezleten megállapították, hogy sem a fuvarozók, sem a fuvaroztatók nem tettek nagyobb erőfeszítést annak végrehajtására. Az ellenőrzések során azt is megállapították, hogy a menetlevelek vezetésével kapcsolatban is sok probléma van, az adatok hiányosak, nem pontosak, és a bejegyzett adatok sem mindig felelnek meg a valóságnak.

1952. december 17-én Békés megye fuvaroztató és fuvarozó vállalatainak mintegy 240 küldötte ült össze Békéscsabán a Vasutas Szakszervezet székházában. Az előadók többek között hangsúlyozták a szocialista együttműködés megszilárdításának szükségességét, a szállítástervezés fontosságát, a fuvarszközök helyes megválasztását és a szállítások helyes technológiai folyamatának megvalósítását. A hozzászólók a kritika és az önkritika fegyverével élve felszínre hozták azokat a hibákat, amelyek kiküszöbölésére az együttműködés megszilárdítása érdekében feltétlenül szükséges. Az értekezlet az alábbi határozati javaslatot fogadta el:

„1. A Központi Szállítási Tanács és a Közlekedésügyi Minisztérium VIII. Főosztálya hasson oda, hogy a diszpozíciók időben kerüljenek a vállalatokhoz.

2. Minden terveköttelezett vállalat készítsen és adjon be szállítási tervet.<sup>4</sup>

3. A fogaterő felmérését és rendelkezésre bocsátását meg kell szervezni.

4. A fogatok kirendeléséről a községi Tanácsok kötelesek kimutatását adni a kiállításra kerülő fogatok számának megjelölésével.

5. A járási tanácsok közlekedési előadói kötelesek havonta komplex brigádertekezlet tartani a közlekedési vállalatokkal.<sup>5</sup>

6. Meg kell szervezni az éjszakai ki- és berakásokat.

7. Az árukiadási és áruátvételi szolgáltatot a szállítások folyamatosságának biztosítása érdekében az eddigieknél hosszabb időre kell kiterjeszteni.

8. A szállítási terek készítésével kapcsolatos versenykihívások, valamint a különböző szállítási vállalatok díjszabásainak a szállítatók előtt való ismertetése céljából külön értekezlet hívandó össze.

9. A MESZÖV a Közlekedési Osztály által összehívott értekezleteken képviseltesse magát.”

A határozat egyes pontjainál a határidőket és a felelősöket is feltüntették.

A megyei tanácsok közlekedési osztályának szállítási előadója a helyi jellegű fuvarozások segítője és irányítója volt, aki összefoglalta a Belspedtől, a gazdasági vasutaktól és a kordélyos vállalatoktól beérkezett szállítási terveket és közben tartotta a fogatkirendeléseket is. A megyei tanácsok szakosztályainak és az érdekelt közlekedési vállalatok képviselőinek részvételével operatív bizottságok is működtek. E bizottságok feladata volt közös megbeszélés alapján a szállítási feladatok teljesítésére történő mozgósítás, és annak megvizsgálása, hogy a tárgyhónapban mennyi fogaterőt kell kirendelni. A

fogaterő kirendelésével kapcsolatban is sok probléma volt. Megállapították, hogy nem megfelelő a fogattulajdonosok felé végzett felvilágosító munka. A tanácsok a mulasztókat rendbírsággal büntették, de ez nem ösztönözte a fuvarozókat arra, hogy a kirendeléseknek eleget tegyenek. Több esetben az is előfordult, hogy a megyei tanácsok érdekelt szakosztályai között nem volt meg a szükséges összhang. Az ipari és mezőgazdasági osztály egymástól függetlenül végzett fogatkirendelést, holott erre csak a közlekedési osztály volt jogosult.

Az 1953. év második negyedévétől a célfuvarozási vállalatoknak is meg kellett szállításaikat tervezni. Fel kellett mérni a célfuvarozási vállalatok kapacitását és az ezekkel meg nem oldható fuvarfeladatokat kellett bér- illetve TEFU kocsikra tervezni. Mindkét tervet külön-külön árufajtrákra kellett az előírt nyomtatványon elkészíteni, és azt február 20-ig a Központi Szállítási Tanácson keresztül a KPM Gépjármű-közlekedési Főosztályához juttatták el. A havi diszpozíciókat vállalati és területi munkahelybontásban, a gépkocsik számának, kapacitásának és a megmozgatásra kerülő súly megjelölésével a tárgyhónapot megelőző hónap 20-áig a TEFU Központ forgalmi osztályának megadták.

1953 márciusában a Közlekedési Minisztérium X. Mélyépítési főosztálya utasította a a felügyelete alá tartozó vállalatokat, hogy munkahelyeiken teremtsék meg a TEFU gépkocsik 23 órás és munkaszüneti napokra is kiterjedő foglalkoztatásához szükséges feltételeket. Ennek megfelelően a TEFU Központ is felhívta az összes TEFU vállalat figyelmét, hogy a mélyépítő-ipari munkahelyekre vonatkozó kötbéres fuvarozási szerződések megkötésénél legalább munkanapokon feltétlenül ragaszkodjanak a 23 órás foglalkoztatáshoz. Ugyanekkor a Közlekedésügyi Minisztérium 3000 forintos célprémiumot tűzött ki olyan javaslat kidolgozásá-

ra, amely megoldja azt, hogy a gépkocsivezetők állandóan ugyanazon a gépkocsin teljesítsenek szolgálatot. A TEFU Központ már korábban, 1953. január 1-től elrendelte, hogy a gépkocsivezetőnőket 3 tonnás vagy ennél nagyobb gépkocsikra beosztani nem szabad. Azokat a gépkocsivezetőnőket, akiket nagyobb teherbírású gépkocsikon foglalkoztattak, orvosi vizsgálatra küldték annak megállapítására, hogy egészségi állapotukra a nehéz gépkocsikon való szolgálat nem gyakorol-e káros hatást. Az orvosi vizsgálat eredményétől függően került sor a kisebb gépkocsikra történő átirányításra.

A TEFU Központ 1953 elején a távolsági forgalomban közlekedő tehergépkocsik pótfuvarral történő fokozottabb kihasználása, valamint annak érdekében, hogy a közületi és a célfuvarozási vállalatok gépkocsijai részére is elősegítsék a fuvar biztosítását, menetirányítási segédeszköz használatát rendelte el.<sup>6</sup> A különböző szervezési intézkedések ellenére a korlátozott számban rendelkezésre álló gépkocsipark gyakran így is kevés volt a fuvarozási igények kielégítésére. Ennek azonban az is oka volt, hogy sokszor olyan nagy távolságú fuvarozások is gépkocsival történtek, amelyek vasúton gazdaságosabbak lettek volna. A másik ok a pótkocsiktól való idegenkedés volt. A fuvaroztatók általában nem vették szívesen, ha az igények fedezésére pótkocsit is kaptak. A kifogások között említették, hogy nehézségeik vannak a telephelyi fel- és lerakásnál, nincs fordulási lehetőség, vagy egyszerűen kijelentették, hogy a pótkocsit nem tudják használni. Ezt bizonyítja az is, hogy az I. számú Budapesti Teherfuvarozási Vállalat 216 pótkocsijából 1953 februárjában csak 16 darabot igényeltek a fuvaroztatók. A problémával a Központi Szállítási Tanács is foglalkozott. A TEFU és a Közlekedési Minisztérium VI. főosztálya személyes tárgyalásokon szorgalmazta és a fuvaroztatóknál a helyszínen is megvizsgálta a pótkocsis

szerelvények minél szélesebb körű alkalmazásának lehetőségét.<sup>7</sup>

A tehergépjármű közlekedés dolgozóira váró feladatokkal, a fuvarozásszervezés megújításával és a tehergépkocsik jobb kihasználásával foglalkoztak 1953. június 26-án a III. Tehergépjármű Közlekedési Országos Értekezleten is.<sup>8</sup> Szintén a gépkocsik jobb kihasználásával foglalkoztak júliusban a teherautó-fuvarozási központban tartott országos menetirányító értekezleten. Ugyanekkor a TEFU Központ több fontos rendelkezést adott ki a vállalatnak. Ilyenek voltak például:

1. A 30 kilométernél távolabb közlekedő tehergépkocsikat az induló járatok előjelentési naplójába kell bevezetni, függetlenül attól, hogy a tehergépkocsit elő kell-e jelenteni.

2. A TEFU vállalatok naponta 20 órától 6 óráig kötelesek jelentést adni a budapesti forgalomirányítási csoport által előjelentett gépkocsik kihasználásáról, valamint az előjelentés nélkül érkezett tehergépkocsikról.

3. A közületi és célfuvarozási vállalatok üresen visszatérő tehergépkocsijait elő kell jelenteni a rendeltetési állomáshoz legközelebb levő TEFU vállalatnak.

Ezekkel az intézkedésekkel a budapesti főmenetirányítási csoport jobban tudta ellenőrizni az egyes megyék területéről kifutó gépkocsik pótfuvarral való ellátásának megszervezését.<sup>9</sup>

A tehergépkocsik korabeli állapotára jellemző volt, hogy azok egy része műszaki szempontból nem felelt meg azoknak a követelményeknek, amit a KRESZ a forgalom biztonsága érdekében kötelezően előírt. A TEFU Központ ezért utasította vállalatait, hogy a legnagyobb gondot fordítsák a tervszerű, megelőző karbantartás minőségének megújítására, aminek elemi fontosságú tartozéka a gépkocsik mindennapos gondozása, amit a gépkocsivezető tartozik elvégezni. A műszaki ellenőrök és a garázmesterek

2000/XII. 7-8.

a korábbinál még fokozottabb módon voltak kötelesek ellenőrizni, hogy a gépkocsivezetők a napi gondozást hogyan hajtják végre. A TEFU Központ arra is utasította valamennyi vállalatát, hogy a gumiabroncsok selejtezésekor értesítsék a helyi Belsped vállalatot a lovaskocsikra még alkalmas gumiabroncsok további felhasználásnak biztosítása érdekében. Az így átadott gumiabroncsok helyett a Belsped ugyanolyan súlyú gumiabroncs cserére volt köteles.<sup>10</sup>

Minden évben visszatérő probléma volt a mezőgazdasági begyűjtési szállítási feladatok megoldása. A Minisztertanács ennek megoldására, szervezésére, irányítására és ellenőrzésére Begyűjtési Szállítási Operatív Bizottságot létesített. A Bizottság komoly erőfeszítésekkel igyekezett a begyűjtési feladatokhoz szükséges tehergépkocsikat az állami gazdaságok, a termelőszövetkezetek, a terményforgalmi vállalatok, a szövetkezeti felvásárló vállalatok, a MEZÓKER-vállalatok és a malmok részére biztosítani.

Évenként visszatérő probléma volt, hogy az erőfeszítés csak a gépkocsikat biztosító szervek részéről történt meg, az áru kiadásának, átvételének folyamatosságát és a rakodást az illetékesek nem biztosították, a szükséges tárolóhelyeket nem készítették elő, még megfelelő számú rakodómunkásról sem gondoskodtak. A begyűjtést végző szervek tervszerűtlenül igényelték a tehergépkocsikat, a begyűjtésre biztosított gépkocsikat is sokszor más feladatokra használták fel. (7. ábra) Az előjelentés sem volt kellően megszervezve, a gépkocsik sokszor fölöslegesen tettek meg üres kilométereket, az árut is gyakran különböző helyekre fuvarozták, amíg valahol az átvétel megtörtént. A begyűjtési feladatok sikeres lebonyolítása érdekében az irányító, szervező és ellenőrző munkába a közlekedési és begyűjtést végző tárcák, valamint azok középszervei is bekapcsolódtak. Ehhez a munkához sok személygépkocsira volt szükség. A Vidéki Taxiegye-

sülés a különböző tárcák részére sok-sok személygépkocsit bocsátott rendelkezésre, és ha ez kevés volt, a budapesti taxivállalat is segítséget nyújtott.

1953-ban a bő termés különösen komoly szállítási feladatokat jelentett. A fuvarfeladatokat már nem lehetett csak gépkocsikkal megoldani, ezért a szekérfuvarozást is be kellett vonni már a begyűjtési munkák kezdetén. Az állami gazdaságok gabonabegyűjtéséhez 1500 fogatot kellett volna biztosítani, de ez csak 1060 fogat erejéig sikerült. Az ellenőrzések során azonban megállapították, hogy a mezőgazdaságban „lazaság” uralkodik a fogateszközök felhasználásában. Az állami gazdaságok megfelelő szervezéssel saját fogateszközeikkel is megoldhatták volna a gabonabegyűjtést, és nem kellett volna a Belsped fuvareszközöket kivonni a közúti forgalomból. A fogatokat igénybevevők tervet sem adtak be, és ezzel megnehezítették a Belsped vállalatok tervszerű munkáját.<sup>11</sup>

A tehergépkocsi közlekedés a folyamatosan növekvő szállítási feladatokat egyes vélemények szerint csak akkor lett volna képes maradéktalanul megoldani, ha megszüntetik a sok esetben ésszerűtlenül végzett hosszútávú fuvarozásokat. A 4215/1949. sz. Korm. rendelet a közúti és célfuvarozási vállalatok tehergépkocsijaival végzett fuvarozásokra körzethatárokat állapított meg. Ez a rendelkezés azonban nem vonatkozott a TEFU vállalatok gépkocsijaival végzett fuvarozásokra, azokat a MÁV-TEFU szerződés szabályozta. A szerződés értelmében amennyiben hatósági korlátozás nem áll fenn, 150 km-en belül bármilyen árufajtát szabadon lehet fuvarozni. Ezzel a lehetőséggel sok fuvaroztató visszaélt, és olyan fuvarozásokat is végeztetett TEFU gépkocsikkal, amelyek vasúton is lebonyolíthatóak lettek volna. A KPM. VI. Autóközlekedési Főigazgatósága a visszásságok megszüntetése érdekében felülvizsgálta a körzethatár-

túllépési engedélyeket a TEFU gépkocsikkal végzett fuvarozásokra vonatkozóan, és szűkebb körzethatárokat tervezett megállapítani. A célfuvarozási vállalatok részére engedélyezett 50 km-es fuvarozási körzethatárt 30 km-re csökkentették.

1953 végén több ezer vagon cukorrépat kellett gépkocsival a vasútállomásokra és kisebb részben a cukorgyárakba szállítani. A feladatok végrehajtását vizsgáló bizottság a TEFU menetlevelek ellenőrzése során megállapította, hogy a tehergépkocsik nagyobb része a teljesíthető fordulóok számának alig egyharmadát teljesítette. Ennek oka főként a rakodási idő túllépése, műszaki hiba és egyes gépkocsivezetők fegyelmezetlensége volt. Jobb gépkocsikhasználatát a TEFU vállalatok fokozottabb műszaki karbantartással, egy-egy gépkocsioszlop gyakori ellenőrzésével, a cukorgyárak szállítási ügyeit intéző dolgozóival folytatott személyes tárgyalásokkal igyekeztek elérni. (8. ábra)

A Begyűjtési Szállítási Operatív Bizottság október 20-i ülésén a Bel- és Külkeres-

kedelmi Minisztérium képviselőjének javaslatára határozatot hozott, amely szerint bizottságot létesítettek a begyűjtési szállítási feladatok hiányosságainak feltárására és ennek alapján megfelelő javaslat kidolgozására, amivel kellő időben biztosítható lesz a következő évi gépkocsifuvarozás feladatainak maradéktalan végrehajtása.<sup>12</sup> (9. ábra)

A gazdaságtalan gépkocsifuvarozások elleni küzdelem eredményességét a fuvarozó és fuvaroztató vállalatok szoros együttműködésétől várták, de a gyakorlatban ez nem mindig volt tapasztalható. A számtalan problémából és a tett intézkedésekből az alábbiakat válogattuk:

– Sok esetben a fuvaroztatók fuvardíj-fizetési kötelezettségüknek sem tesznek eleget.

– A fuvaroztatók a fuvardíj kifizetése után a gépkocsit tetszés szerint használják.

– A fuvarozó vállalatok még mindig a bevételt és az árutonnakiló métert tartják a legfontosabbnak, és harmadrendű kérdésnek tartják a gépkocsik valóságos kihasznál-

### Vegye ki jobban a részét a begyűjtésből a Begyűjtési Szállítási Vállalat

A terménybegyűjtés idején az autóközlekedési vállalatok a terményforgalmi szervek részére szükséges gépkocsimennyiséget ez ideig minden esetben biztosították. Ezenfelül sok esetben elősegítették a malmok és a cseretelepek közötti közúti szállítások gyors lebonyolítását is.

Az ellenőrzések során megállapították, hogy amíg az autóközlekedési vállalatok a terményforgalmi vállalatok és a malmok részére a legnagyobb erőfeszítéssel tudják csak biztosítani a szállítások lebonyolításához a szükséges fuvarszközöket, addig a Begyűjtési Szállítási Vállalat — holott e szállítási feladatok ellátása profiljába tartozik — nagy mennyiségű szabad kapacitású gépkocsit ajánl fel a vidéki autóközlekedési vállalatok menetirányítóinak. A bajai és a kecskeméti AKÖV működési területén pl. augusztus hónapban alig egy hét alatt a Vállalat következő gépkocsijai részére biztosítottak a menetirányítók részben távolisági, részben helyi fuvarfeladatokat:

az FC—819. frsz. tdk. részére 16-án és 17-én;  
az FD—268. frsz. tdk. részére 19-én;  
az FH—102. frsz. tdk. részére 17-én;  
az FH—749. frsz. tdk. részére 17-én és 19-én;  
az FH—874. frsz. tdk. részére 16-án;  
az FI—381. frsz. tdk. részére 15-én, 16-án és 19-én;  
az SB—325. frsz. tdk. részére 10-én, 11-én, 15-én, 18-án;

az SB—328. frsz. tdk. részére 19-én és 20-án;  
az SB—550. frsz. tdk. részére 15-én;  
az SC—290. frsz. tdk. részére 10-én, 11-én, 12-én, 13-án, 15-én és 16-án;

az SL—368. frsz. tdk. részére 6-án, 10-én, 11-én és 12-én;  
az SL—382. frsz. tdk. részére 3-án, 10-én, 11-én, 12-én, 13-án, 15-én és 17-én;

az SL—509. frsz. tdk. részére 10-én, 11-én és 17-én;  
az SL—528. frsz. tdk. részére 10-én;  
az SM—597. frsz. tdk. részére 15-én;  
az SN—322. frsz. tdk. részére 15-én;  
az SL—736. frsz. tdk. részére 23-án;  
a VE—388. frsz. tdk. részére 10-én, 11-én, 12-én, 13-án, 17-én, 18-án, 19-én és 22-én.

Ezek a profilon kívüli szállítások, illetve ez a szabad gépkocsi kapacitás egyrészt azt bizonyítja, hogy a Begyűjtési Szállítási Vállalat vidéken a malmok ellátásához és a cseretelepek feltöltéséhez jól felhasználható, igen számottevő kapacitással rendelkezik. Másrészt a felügyeleti szervek sem igyekeznek kellő átcsoportosítással a szabad kapacitásként mutató gépkocsikkal a begyűjtési szállítási feladatok zökkenőmentes teljesítését elősegíteni.

7. ábra SOK KRITIKA ÉRTE A BEGYŰJTÉSBE FOGLALKOZTATOTT GÉPKOCSIK FELHASZNÁLÓIT

## Jobb szervezést a cukorrépaszállításoknál!

A szegedi és a debreceni autóközlekedési igazgatóságok jelentése szerint szeptember hó 5. és 10-ike között az érdekl AKÖV-ök megkezdtek a cukorrépaszállításokat a szolnoki, a sarkadi és a mezőhegyesi cukorgyárak részére.

Az autóközlekedési szervek jó szervezési munkával minden lehető elkövettek, hogy a cukorgyárak folyamatos munkájának biztosítása érdekében a tehergépkocsikon történő cukorrépaszállítás zavartalanul bonyolódjék le. Sajnos, egyes cukorgyárak részéről nem minden esetben tapasztalható ilyen törekvés. Pl. a szolnoki Cukorgyár örménykúti munkahelyén a répa földről sokszor 80–90 kg-os

kupacokból kell a gépkocsikat megrakni, s ez természetesen az autóközlekedési vállalatok által elvállalt súlymennyiség nem teljesítését, a gépkocsik indokolatlan várakoztatását és a szükségességénél több gépkocsi igénybevételeit idézi nem egyszer elő.

Az ilyen eljárás gondatlan, helytelen szervezésre vall. A cukorgyárak igyekezzenek a szervezés terén fellelhető hibákat kiküszöbölni, mert ellenkező esetben az autóközlekedési vállalatok feladataikat nem tudják teljesíteni, elégséges gépkocsi nem fog rendelkezésre állni és akadályoztatva lesz a cukorgyárak folyamatos termelése.

### 8. ábra A GÉPKOCSIK JÓ KIHASZNÁLÁSÁNAK ALAPVETŐ FELTÉTELE VOLT E A JÓ EGYÜTTMŰKÖDÉS

lását és a súlymozgatás mérvét. Így fordulhatott elő, hogy a fuvarozó a tervét teljesítette, de az elfuvarozásra váró árumennyiség nagy részét nem továbbították.<sup>13</sup>

– A vidék jobb áruellátása érdekében az Autóközlekedési Főigazgatóság a MÁV és a SZÖVOSZ megvizsgálta azokat a helységeket, amelyek áruellátása vasúti fuvarozással nem biztosítható. A közösen lefolytatott vizsgálat célja volt, hogy mindegyik helységet bekapcsolják a TEFU, MÁV vagy SZÖ-

VOSZ vidéki tehergépkocsi darabárus járatának útvonalába és kiküszöböljék a párhuzamos járatokat.<sup>14</sup>

– A szolnoki AKIG a tehergépkocsi gazdaságos kihasználása, a részterhelésű és üres menetek csökkentése érdekében diszpécserhálózatot szervezett. A diszpécserknél történő jelentkezés minden a területen áthaladó autóközlekedési vállalat gépkocsijára nézve kötelező volt. A diszpécser szolgálati helyeket a városokban és a községek-

## Gépkocsik a begyűjtés területén

A mezőgazdasági termények betakarítása, a lakosságnak gyümölcse és zöldségfélékkel történő ellátása komoly feladatok ró mind az autóközlekedési vállalatok, mind a begyűjtést végző fuvarozatók részére. Általánosságban megállapítható, hogy a mezőgazdasági termékeknek a begyűjtése a folyó évben a múlt évéhez képest szervezettebb, gazdaságosabb. Ennek ellenére azonban még most is számos hiányosság tapasztalható egyes fuvarozók és fuvarozatók munkájában.

Számos esetben tapasztalható, hogy a begyűjtést végző gépkocsik 1–2 órai késéssel állítják ki fuvarba. Ennek a késői kocsiállításnak legtöbbször a gépkocsik meghibésodása, illetve azok javítása az oka. De nem egyszer súlyos mulasztás terheli emiatt az autóközlekedési vállalatokat is. A Kaposvári Autóközlekedési Vállalat vezetője pl. augusztus 9-én 5 órakor a gépkocsivezetők részére tervismertető értekezletet tartott, aminek következtében az értekezletre visszatartott mintegy 25 gépkocsivezető csak 2–3 órai késéssel tudott fuvarba indulni.

Komoly hiányosság mutatkozik több, a Begyűjtési Minisztérium és a Szövetség felügyelete alá tartozó fuvarozató munkájában is. A Begyűjtési Minisztérium a szükségesen több gépkocsira tervez, amelynek káros következménye a fölösleges gépkocsiátcsoportosítás. A Szolnokmegyei Terményforgalmi Egyesülés augusztus első dekádjára kiutalt 19 gépes és 6 pótkocsiból csak 15 gépkocsit foglalkoztatott. A Fejérmegyei Terményforgalmi Egyesülés 11 db. gépkocsi helyett 7-et, a Veszprémmegyei Terményforgalmi Egyesülés 8 kocsit helyett csak 4-et vett igénybe. A Zalamegyei Terményforgalmi Egyesülés a be-

gyűjtési feladatokra kiutalt gépkocsikból 3 db.-ot lemondott.

A Középmagyarországi Földművelésügyi Kirendeltség Szállítási Vállalatának Szekesfehérvári Kirendeltsége 5 db. begyűjtési kocsihoz csak egy db.-ot tudott begyűjtési feladatokkal ellátni. A Zalamegyei Földművelésügyi Kirendeltségére bocsátott 7 db. gépkocsiból csak 5-öt, a Kaposvári FMSz. Szállítási Vállalat a részére begyűjtési célokra kiutalt 10 gépes- és 2 pótkocsit helyett csak 5 gépkocsit tudott foglalkoztatni begyűjtési munkában.

Szervezetlenség tapasztalható itt-ott a Szövetség szállításaiban is; a dunaföldvári kirendeltségénél történő fölösleges árumozgatás. Pl. VIII. hó 5-én az YE-168. frsz. gépkocsi Budapestről 40 q paradicsomot szállított Bonyhádra, VIII. hó 6-án Dunaföldvárról 40 q zöldbabot fuvarozott Budapestre és Budapest Nagyvársátról visszútban 40 q paradicsomterheléssel tért vissza Szekszárdra, a Dunaföldvári FMSz. rendelkezése alapján.

A Bajai F. M. Száll. Vállalat a begyűjtési gépkocsikkal sorozatosan profilon kívüli feladatokat lát el: VIII. hó 9-én a 065416., 065581., 065483. és a 065996. sz. menetlevelek szerint a Sükösi Tőzégbánya részére tőzeget fuvarozott Sükösi bányára—Baja vasútállomás viszonylatban.

Korántsem mondható a begyűjtési munka a többi begyűjtést végző szervek területén sem hibátlannak. Tennivaló mutatkozik a helyes fuvarozásszervezésben, a gépkocsiigénylésekben, a rakodási idő csökkentésében és a fölösleges gépkocsiállások megszüntetésében, valamint az áruk előkészítésében is. E hibák kiküszöbölésével lehet csak gépkocsival elvégzendő begyűjtési szállítások zavartalanágát biztosítani.

### 9. ábra PÉLDÁK AZ 1954-BEN ELŐFORDULÓ FUVAROZÁSSZERVEZÉSI „NEHÉZMÉNYEK”-BŐL



ben irányító táblák jeleztek. A szolnoki Igazgatóság területén az alábbi helyeken működtek diszpécserok: Szolnok, Karcag, Mezőtúr, Tiszafüred, Gyöngyös, Pásztó, Hatvan, Füzesabony, Petőfi-bánya, Jászberény, Heves, Szentmártonkáta, Jászsószentgyörgy, Kecskemét, Kiskunfélegyháza, Kiskunhalas, Kiskőrös, Solt, Cegléd.<sup>15</sup>

– 1954 márciusában a minisztertanács határozatot hozott arra vonatkozóan, hogy a közúti személy- és áruforgalmat az Államrendőrség és a Közlekedési és Postaügyi Minisztérium szervei közösen ellenőrzik. A határozat és a KPM végrehajtási utasítása alapján történt a KPM Közúti Forgalmat Ellenőrző Osztály (Budapest, VIII. Baross u. 76.) felállítása. Az ellenőrök munkába állása jó alkalom volt arra, hogy a személy-

és tehergépkocsik üzemenben tartásáért felelős vezetők és dolgozók újlag áttanulmányozzák a gépjárművek foglalkoztatására vonatkozó összes szabályokat, és mindent megtegyenek a gépjárművek valóban gazdaságos és rendeltetésszerű foglalkoztatása érdekében.<sup>16</sup>

1954. augusztus 1-jétől valamennyi teherfuvarozási vállalatnál bevezették a gépkocsivezetők premizálását. A premizálás alapja a távolságtól függő normán felüli súlyszállítás volt. A súlyszállítási norma megállapítása minden esetben az útviszonyoktól is függött. Ha a teljesítményre fordított idő kevesebb volt, mint a norma szerinti idő, akkor a megtakarított idő jelentette a túlteljesítést. A premizálás bevezetésétől azt várták, hogy az nagy mértékben előmozdítja a gépkocsi jobb kihasználását és a fuvarozatók szállítási feladatainak megoldását. A fuvarozatókra hárult az a fontos feladat, hogy a prémium kiszámításához szükséges adatokat a menetlevélen annak igazolása előtt minden esetben vizsgálják felül, annak helyességéről győződjenek meg, és helytelen adatok bejegyzése esetén annak módosítására hívják fel a gépkocsivezető figyelmét vagy a fuvarozó vállalatot. A helytelen adatbejegyzés igazolása ezután már nemcsak a statisztika valóságát veszélyeztette, hanem bérctalánsnak is minősült.<sup>17</sup>

1954. augusztus 5-én tartották meg Budapesten a IV. Tehergépjármű Közlekedési Értekezletet. Az értekezlet Bebrits Lajos közlekedési és postaügyi miniszter megnyitó beszédével kezdődött, aki első helyen említette a munkafegyelem megszilárdítását. A munkafegyelem megjavításától várták a balesetek csökkenését és az árudézmálások megszűnését is. Az értekezlet előadója Szentaskó Antal, az Autóközlekedési Főigazgatóság vezetője többek között hangsúlyozta a csúcsgazalmi fuvarozások gondos, körültekintő megszervezését, a gépkocsik kihasználási százalékának jelentős megjaví-

Az értekezlet résztvevői tanácskozásuk eredményeit határozatokba foglalták össze. A főbb határozatok a következők:

- az autóközlekedési vállalatoknál a tervszerinti fajlagos km-önköltséghez viszonyítva 2%-os megtakarítást kell elérni;
- az észszerűtlen és gazdaságtalan hosszútávú fuvarozások megszüntetése révén el kell érni, hogy az autóközlekedési vállalatoknál az átlagos szállítási távolság a csúcsgazalom ideje alatt az 1954. II. évtizedhez viszonyítva 5%-kal csökkenjen;
- a fuvarozatók és a fuvarozók főfelügyeleti hatóságai, valamint a Közúti Forgalmat Ellenőrző Osztály a lesgzigorúbban ellenőrzézik, hogy a csúcsgazalom tartama alatt a távolsági fuvarozásokat és a vállalatvezetői nyilatkozat alapján történi közzethatár-tállépéseket a lesgzűkebb köre korlátozzák;
- az autóközlekedési vállalatok biztosítsák a tehergépkocsik késedelemmentes kiállítását. Gondoskodni kell arról, hogy a begyűjtési tehergépkocsik a gépkocsi-kiállítási időszakok kezdő napjain legkésőbb 7 óra-  
kor fuvarképes állapotban jelentkezzenek a megadott munkahelyeken;
- mindenütt, ahol az előfeltételek megteremthetők, az autóközlekedési vállalatok kizárólag előre meghatározott súlyú drumennyiségeknek előre meghatározott időtartamon belül történi elfuvarozására vállalatnak kötelezettséget. Törekedni kell a Rtbakov-mozgalmok kiszélesítésére is;
- a fuvarozatók tegyék meg a szükséges intézkedéseket annak érdekében, hogy a fuvarozott áruk fel-  
illette lerakása a lehető legrövidebb időn belül megtörténjék. E célból biztosítsanak kellő számú és munkateljesítményű rakodómunkást, a küldeményeket megfelelően készítsék elő, és a fuvarozásokat úgy tervezék meg, hogy a tehergépkocsik a fel- és a lerakóhelyekre ne egyszerre, hanem sorban egymás-  
után érkezzenek meg.

10. ábra AZ 1954-BEN TARTOTT IV. TEHERGÉPJÁRMŰ KÖZLEKEDÉSI ÉRTEKEZLET FŐBB HATÁROZATAI

tását és a költségek minden irányú csökkentését. A meglévő 43 darabús járaton felül év végéig további 37 menetrendszerű darabús járatot helyezett forgalomba az Autóközlekedési Főigazgatóság. <sup>18</sup> (10. ábra)

A Minisztertanács rendelete értelmében a mezőgazdasági termények betakarítása és a trágyakhordás céljára a termelősövetkezetek részére végzett fuvarozásoknál az autóközlekedési vállalatok 1954. november 15. és december 31. közötti időben 50%-os díjkedvezményt voltak kötelesek adni. A

szükséges fuvarszközöket azonban csak akkor kapták meg, ha a termelősövetkezetek a Földművelésügyi Minisztérium által kiadott rendelkezésnek megfelelően a fuvarszükségleteiket kellő időben bejelentették a helyi tanács mezőgazdasági osztályának. <sup>19</sup>

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium 1954 decemberében szabályozta a fuvarfeladatok szállítási távolság szerinti megosztását a gépjárú és a lófogató fuvarszközök között. <sup>20</sup>

A KPM Autóközlekedési Főigazgatóság

## Fuvarozók és fuvaroztatók együttműködése

### Néhány szó a megyei szállítási előadókról

Az elmúlt időszak tapasztalatai azt mutatják, hogy a megyei szállítási előadók öntevékeny munkát végeznek, állandóan figyelemmel kísérik a szállításiakkal kapcsolatos helyzetet és ahol erre szükség van, azonnal operatív intézkedéseket foganatosítanak a hiányosságok megszüntetése érdekében.

Csongrád megyében pl. szintén jelentős feladatok várnak megoldásra, amelyek előterében elsősorban a *szekérfuvarozással* kapcsolatos kérdések állnak. A megyei szállítási előadók a hiányosságok kiküszöbölése, a munka megjavítása érdekében különböző megbeszélések és értekezletek összehívásán túlmenően helyszíni kiszállásokkal nyújtanak segítséget a problémák megoldásában.

Komoly feladatot jelent a *magánfuvarosok* beszerzése is. Ezen a téren az elmúlt időszakok szemben szintén javulás állapítható meg. A javaslat elsősorban a megyei szállítási előadó által alkalmazott jó *felvilágosító munkának* köszönhető; ez eredményesebbnek bizonyult, mint az elmúlt évek adminisztratív intézkedései, melyekkel a parasztságot a fuvarozási feladatok megoldásába bevonnak igyekeztek.

Természetesen ezen a téren még *hiányosságok* is találhatók. Ezek között említjük meg, hogy az érvényes szabályozás értelmében csupán saját fuvarszközre szabad szállítási tervet elfogadni. Az ezzel kapcsolatos minisztériumi utasítást azonban az illetékes helyi szervek nem kapták meg, illetőleg nem ismerik és ilyen módon végrehajtásáról sem történhet megfelelő gondoskodás. Feltétlenül szükséges tehát annak biztosítása, hogy a kiadott rendelkezések és utasítások a végrehajtásra kötelezettek részére időben rendelkezésre álljanak.

A *Szegedi Belső* olyan eljárást vezetett be e helyzet áthidalására, hogy azokat a terveteket, amelyeket csupán magánfuvarosokkal tudnak teljesíteni, az elfogadás igazolásakor záradékkal látják el. Ez a záradék tartalmazza, hogy a fuvarozást magánfuvarszközökkel fogják teljesíteni. Így meg lehet akadályozni, hogy a vállalatok — melyek a hozzájuk kirendelt magánfuvarosok fuvarszközeit megterveztek — tervei visszautasításra kerüljenek.

Eredményes munkát végez Csongrád megye szállítási előadója a vasúttal kapcsolatos kérdések tekintetében is. Itt utalunk arra, hogy a megye területén az elmúlt idő-

szakban számos *irányvonal* indítása vált lehetővé, ami nem kis részben annak is eredménye, hogy a szállítási előadó jó felvilágosító munkát végzett. E munka sikerét elősegítette az is, hogy az irányvonalok indításával kapcsolatos állomási feluvarozásokat magánfuvarosok, illetőleg Belső fogatok beszerzésével maradéktalanul biztosították.

Hasonló jó munka állapítható meg számos más megye szállítási előadójáról is. *Békés megye* szállítási előadója pl. havonként felkeresi a szállító vállalatokat és a szállításoknál súlyponti tényezőként szereplő vasúttalomsokot, hogy a kapcsolatok elmélyítésével a szocialista együttműködés biztosítható legyen.

A kapcsolat fenntartására a járáásokban a *járási közlekedési előadók* mint aktívak vannak megszervezve, és az érintkezés rajtuk keresztül, vagy pedig kiszállások alkalmával közvetlenül történik. A munkának ilyen megszervezése nagyban elősegíti a feladatok megoldását, s ezért célszerű volna, ha ez a munkamódszer a többi megyét illetően is bevezetésre kerülne.

A jelenlegi időszakban elsősorban arra van szükség, hogy a megyei szállítási előadók döntően a *mezőgazdaság szállítási problémáinak* megoldására fordítsanak gondot. Ugyanis számos olyan megfogalmazás van ezen a téren, amelyek sürgős rendezése elsősorban a helyi szervek jó munkájától függ.

Ezzel kapcsolatban említjük meg pl. hogy a mezőgazdasági szervek — állami gazdaságok, gépállomások, termelősövetkezetek — vontatóinál és egyéb járműveinél sok esetben jelentkező szabad kapacitás észszerű kihasználása. az aratással, cépséssel kapcsolatban az elkövetkező időszakban jelentkező szállítási gondok gazdaságos megoldása *elsőleges szempont* legyen, hogy a mezőgazdaság szállítási szükségletei minden esetben kielégítésre kerüljenek.

Az előzőekben csupán két megye területéről adtunk „pillanatfelvételt” a megyei szállítási előadó munkájáról. *Nagy Imre* elvtárs kongresszusi beszámolója világosan rámutatott arra, hogy ezentúl — a hibák elkerülése érdekében — az eddiginél *jóval nagyobb hatáskört* kell biztosítani a tanácsi szervek részére. Feltétlenül szükséges tehát, hogy az *szállítási vonalon* is érvényesüljön s a megyei szervek teljes aktivitással, öntevékenyen dolgozzanak a helyi jellegű szállítások sikeres lebonyolítása érdekében.

11. ábra A HELYI FUVAROZÁSOK SZERVEZŐI MEGYEI SZÁLLÍTÁSI ELŐADÓK VOLTAK

az Egészségügyi Minisztérium kérésére lehetővé tette, hogy a bányavidékeken a bányászokat szállító ún. szerződéses járatokat rendszeres gyógyszertszállításra igénybe vegyék. A feladat elvégzése azonban a menetrendszerű közlekedést nem zavarhatta.<sup>21</sup>

1955 januárjában a Minisztertanács elrendelte, hogy a Belsped vállalatok fuvarészkeik kb. 30%-át a helyi tanácsok részére adják át. A rendelkezés célja az volt, hogy a tanácsok saját fuvarszközökkel a lakosság és a vállalatok helyi fuvarigényeit kielégíthessék. (11. ábra) A megmaradó Belsped részlegek elsősorban a vasúttal kapcsolatos szállítmányozási tevékenységet látták el.<sup>22</sup>

Nem csökkentek a szabálytalanságok a közúti árufuvarozásban. Ennek okát vizsgálva megállapították, hogy a vállalatok felügyeleti szervei nem teszik meg a szükséges intézkedéseket a hibák megszüntetése érdekében, ugyanakkor a bírósági tárgyalásokon mindent elkövettek, hogy a szabálytalanságot elkövető mentesüljön a büntetés alól.<sup>23</sup>

1955. május 3-tól Budapest kivételével az egész országban megindult a tehergépkocsi fokozottabb kihasználását és a fuvarfeladatok pontosabb és gazdaságosabb megoldását biztosító új rendszerű fuvarozás: a mennyiségvállalásos fuvarozás.<sup>24</sup>

A közúti gépjárművek ellenőrzését a KPM Autófelügyelete látja el, ami az 1954 májusában létrehozott Közúti Ellenőrzési Osztály utódként már egy éve tevékenykedett. 1954 májusában 3240, 1955 májusában 5065 tehergépjárművet ellenőriztek.<sup>25</sup> (12. ábra)

A KPM VI. Autóközlekedési Főigazgatósága és a Központi Szállítási Tanács Titkársága 1955. július 22-én tartotta az V. Országos Teherautóközlekedési Értekezletet. Bebrits Lajos közlekedési és postaügyi miniszter megnyitó beszédében hangsúlyozta, hogy az őszi csúcsgazdálkodás feladatai nagyobbak lesznek az elmúlt évinél, ezért különösen fontos feladatok várnak a teher-

gépkocsi közlekedésre a vasút megsegítése tekintetében is. Kitért a miniszter a szervezeti problémákra is. Sok probléma volt a szerződéses fuvarozással és a célfuvarozási vállalatok vidéki kirendeltségeivel is, amelyek gépkocsijai negyedrészen sem voltak kihasználva. Közel 200 menetrendszerű darabúrus

#### A közúti ellenőrzés hírei

A KPM Autófelügyelet eddigi ellenőrző munkájának eredménye nemcsak a közúti forgalomban, hanem a járási és a megyei bíróságok munkájában is megmutatkozik. A bírósági tárgyalások megszorodtak, a mulasztók gyakorta nagy pénzbüntetést részesülnek.

A következő esetek szintén bírósági tárgyalásra kerültek:

- A solti gépállomás VA 808. rsz. vontatójával, 1954. XII. 28-án, a szigeti Erdőgazdaság részére bányafát fuvarozott.
- A sükösdői Paprikafeldolgozó Céggazdaság VE 404. sz. vontatójával 1954. XII. 28-án az igazgató részére tűzfát szállított.
- A Begyűjtési Szállítási Vállalat SA—284. rsz. gépkocsija 1954. XII. 30-án magánosok részére tűzfát szállított; XII. 28-án pedig az SB—322. rsz. gépkocsijával Harta—Solt víznyomatban a malomigazgató felesége és leánya utazott.
- A kecskeméti Sertésenyésztő és Hízoló Vállalat XII. 30-án az FH—650. rsz. gépkocsival egy magános személygépkocsiját vontatta Kecskemétről Budapestre.
- A Könnyűipari Szállítási Vállalat I. 2-án FI—540. rsz. gépkocsijával magánosok részére tűzfát fuvarozott.
- A Bács megyei Földművelésügyi Szállítási V. 1954. XII. 29-én az UC—973. rsz. gépkocsival kispári termelőszövetkezetek részére végzett fuvarozást.
- a Belkereskedelmi Iparcikkek Szállító Vállalat 1954. nov. 27-én az FD—514. és SL—269. frsz. gépkocsival magánosok részére bűtort szállított Budapest területén;
- a Nagymiskolci Állami Gazdaság 1954. nov. 25-én a VD—847. frsz. vontatójával magános részére szentet szállított;
- a Fővárosi TEFU Vállalat ez év jan. 5-én az YA—182. frsz. gépkocsival magános részére Budapest területén ingóságot szállított;
- a Begyűjtési Szállítási Vállalat 1954. dec. 8-án a SA—877. frsz. gépkocsival Dunaföldváról Szekszárdra engedély nélkül személyeket szállított, majd ez év jan. 12-én a SA—861. frsz. gépkocsival Sáravárról a Lakás-kezelő KTSZ részére Szombathelyre meszet és kirakatberendezést fuvarozott;
- a Miskolci Mélyfúró Vállalat FH—523. frsz. gépkocsija 1954. dec. 7-én két mázsa süllyal Miskolcra Budapestre jött körzetátlépési engedély nélkül és üres menetlevéllel;
- a Fejérmegyei Állatforgalmi V. ez év jan. 25-én a FH—448. frsz. gépkocsival a dolgozói részére tüzelőt szállított;
- a Sárközi Állami Gazdaság ez év jan. 26-án a SB—841. frsz. gépkocsival alkalmazottjának átköltözési ingóságát szállította Paksról Soltvadkerre.

12. ábra A KÖZLEKEDÉSI KÖZLÖNY  
RENDSZERESEN KÖZÖLTÉ  
AZ AUTÓFELÜGYELET ÁLTAL MEGÁLLAPÍTOTT  
FŐBB SZABÁLYTALANSÁGOKAT

járat közlekedett az országban, ezek jobb kihasználásával szintén foglalkozni kellett. A bolthálózat nyilvántartását célszerű lett volna a darabárus járatok menetrendjének megfelelően szabályozni. Az értekezlet résztvevői célul tűzték még ki a pótkocsik jobb kihasználását, a pótfuvar bevétel növelését, a távolsági üres járatok csökkentését és a gépkocsik késedelemmentes kiállítását. A fuvarozatóktól viszont azt kérték, hogy tegyenek meg minden intézkedést, hogy a le- és felrakás minél szervezettebben és a lehető legrövidebb idő alatt megtörténjen.<sup>26</sup>

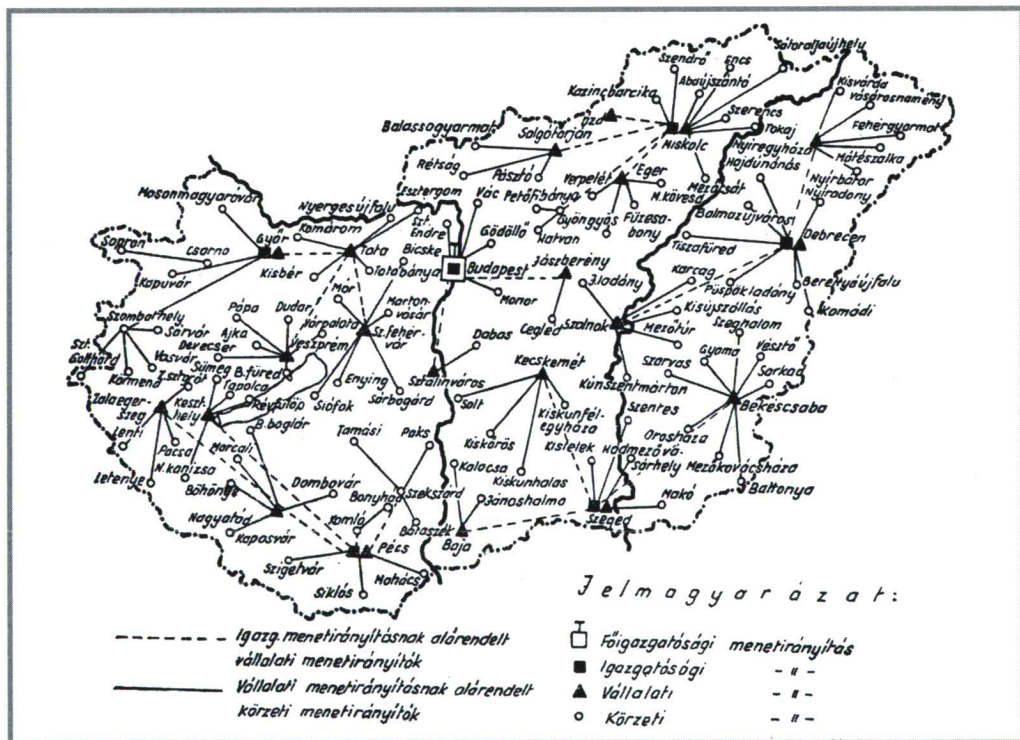
A körültekintő intézkedések ellenére a begyűjtési gépkocsiszállítások lebonyolításánál több hiányosság volt tapasztalható. Ilyen volt például:

– az ÁFORT 16 óra után nem adott ki

üzemanyagot, ami többször megakadályozta a fuvarfeladatok végrehajtását,

– a terményforgalmi vállalatoknál sokszor előfordult, hogy az árukat nem készítették elő, ennek folytán torlódás keletkezett, és két-három órás állásidő is előfordult.<sup>27</sup>

A Minisztertanács 1954-ben rendelte el a közúti áru- és menetirányító szolgálat megszervezését és a gépkocsik bérbeadása helyett az ún. mennyiségvállalásos fuvarozás bevezetését. (13. ábra) A határozat szabályozta az új menetirányítás szervezetét és feladatait, mennyiségvállalásos fuvarozás esetén pedig ötnapos tervbejelentési kötelezettséget írt elő. Kiterjesztette a gépkocsik jelentkezési kötelezettségét, intézkedett a célfuvarozási, vállalati és közületi tehergép-



13. ábra A TEHERAUTÓ-KÖZLEKEDÉS ÁRU- ÉS MENETIRÁNYÍTÓ SZERVEZETÉBEN 1955 VÉGÉN 1 FŐIGAZGATÓSÁGI, 6 IGAZGATÓSÁGI, 27 VÁLLALATI ÉS 87 KÖRZETI ÁRU- ÉS MENETIRÁNYÍTÓ SZOLGÁLTATI HELY MŰKÖDÖTT

kocsik szabad kapacitásának felhasználásáról is. A KPM Autóközlekedési Főigazgatósága által megszervezett közúti áru- és menetirányító szolgálatnál sokkal kiterjedtebb és tagoltabb volt. Az egész országot felölelő hálózattal állt rendelkezésre a nagy és közép távolságú, illetve a helyi forgalomban fuvarozó tehergépkocsik irányításával, pót- és visszafuvar ellátásával kapcsolatos feladatok elvégzésére. (14. ábra)<sup>28</sup>

Az ország közúti áru- és menetirányítói 1955. november 22-én Földvári László miniszterhelyettes elnökletével első alkalommal tartottak értekezletet. Ivócs Béla, az Autóközlekedési Főigazgatóság helyettes vezetője ismertette a közúti áru- és menetirányító hálózat munkáját, a hiányosságokat és a feladatokat. A beszámolót élénk vita követte. A résztvevők a legtöbb hibát abban látták, hogy az ország tehergépkocsi-állományának irányítása nem egységes, és komoly probléma az is, hogy sem a fuvarozta-

tók, sem az AKÖV-ök nem rendelkeznek elegendő rakodómunkással. Probléma volt az is, hogy a fuvarozatók nem mindig nyújtották be az ötnapos tervet, illetve időközben gyakran módosították azt. Többen javasolták, hogy a mennyiségvállalásos fuvarozást a célfuvarozási vállalatoknál is ki kell terjeszteni. Az értekezleten fontos határozatok születtek, ezek közül ki kell emelni a folyamatok szakmai továbbképzést, a rendszeres ellenőrzést, a hírközlés megjavítását, a mennyiségvállalásos fuvarozás növelését és a bizonylati fegyelem megszüldését.<sup>29</sup>

1955 végén az Autóközlekedési Főigazgatóság külön rakodásgépesítési csoportot állított fel azért, hogy a gépek és általában a technika felhasználásával az eddiginél jóval nagyobb mértékben történjen a gépkocsik megrakása és kiürítése. Az intézkedéstől azt várták, hogy csökken a gépkocsik nagyfokú állásideje, így gazdaságosabb és olcsóbb lesz a fuvarozás.<sup>30</sup>

(Folytatjuk)

\* \* \*

## Segítsük a tehergépkocsi menetirányítókat

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium közúti áru- és menetirányítóinak pót- és visszafuvar biztosító munkája nem könnyű. A távolsági forgalomban mégis biztató eredmények állapíthatók meg: egyre szaporodik az oda- és visszaútban is terhelten közlekedő tehergépkocsik száma és ezzel csökken az üres kilométerteljesítmény, növekszik a tehergépkocsik kihasználtsága. Az eredmények nagyobbak lehetnek, ha — többek között — a közúti áru- és menetirányítóknál bejelentkező célfuvarozási vállalati és közúti tehergépkocsik a pótfuvar biztosítása érdekében a menetirányítás jogos kívánságait jobban figyelembe vennék, illetve a bejelentkezési kötelezettséget és az azzal kapcsolatos szabályokat jobban megtartánák. Elég széles körben tapasztalt jelenség pl., hogy a nem közhasználatú tehergépkocsik ponyva és magasító nélkül jelentkeznek a menetirányítóknál, ami az őszi-téli hónapok csapadékos időszakában sok esetben meggátolja az egyébként rendelkezésre álló pótfuvar elvégzését. Az elmúlt hónap 23-én pl. az 1. sz. ÉPFU SD—169, SB—165, SD—432. frsz. tehergépkocsijai Pécsen hiányos felszereléssel jelentkeztek. A menetirányító által pótfuvarként árukat — károsodás veszélye miatt — a ponyvahányos kocsikra felrakni nem lehetett. A három ÉPFU kocsi ezért üresen tért vissza Budapestre.

A bejelentkező tehergépkocsik vezetőinek vonakodására,

csékély együttműködési készségre jellemző pl., hogy f. évi október 26-án a 15. sz. AKÖV Tolbuchin körüli menetirányítójánál az FH—781. frsz. kocsi (Közúti Kőanyag Szállító V.) vezetője azt kérte, hogy pótfuvar nélkül engedjék el Nyíregyházára, mert a hajtókar csapágya meghibásodott és csak üresen vállalkozik visszatérni telephelyére. A menetirányító ezt a kifogást nem fogadta el. A gépkocsivezető másnap újból jelentkezett s ekkor már vállalta a pótfuvar. Az indokolatlan huza-vona esete tükröződik az Ikarusz V. 63. próba frsz. kocsija vezetőjének eljárásában is, aki ugyancsak az előbbi menetirányítónál jelentkezett november 4-én 7 órakor azzal, hogy Budapest—Győr viszonylatban üresen közlekedik.

A vezető a menetirányító által adott Mosonmagyaróvár rendeltetésű fuvart nem vállalta. Csak hosszabb idő eltelte után sikerült győri küldeményt biztosítani a tehergépkocsi részére.

Sajnos, az említett esetek nem elszigeteltek. Sok-sok olyan példát lehetne felsorolni, amikor a bejelentkező tehergépkocsi vezetője az erre vonatkozó szabályok nem ismeréséből vagy más okból kifolyólag a helyesen eljáró közúti áru- és menetirányító munkáját nehezíti, s számos esetben akadályozójává válik — a pót- vagy visszafuvar megküldésén keresztül — a tehergépkocsik gazdaságosabb kihasználásának.

14. ábra A GÉPKOCSIK GAZDASÁGOSABB FOGLALKOZTATÁSÁT A MENETIRÁNYÍTÓK SEM TUDTÁK EGYEDÜL MEGOLDANI

## Jegyzetek

- <sup>1</sup> A kiskunhalasi rendőrkapitányság 1947 novemberében 50 illetve 30 forint pénzbírsággal sújtotta Kelebia állomáson a mozdonyszemélyzetet, mert nem tartották be a 323600/1947. BM. I.§ 2/h pontjában előírtakat. A megbírságot mozdonyvezető és fűtő a 976. sz. tehervonattal érkezett Kelebia állomásra, ahol tolatást végeztek. A forgalmi utasítás szerint a tolatás megkezdésekor a mozdonyvezető „Figyelj!” jelzést köteles adni. Mivel a határállomáson jugszláv vasutasok is teljesítenek szolgálatot, a figyelmeztető jelzés adása még indokoltabb. A gőzsípjelzés adásának elmulasztása súlyos balesetet idézhet elő. A mozdony gőzsípjával csak magas és mély, illetve hosszú és rövid jelzés adható. Ezzel az indoklással kérte a MÁV szegedi üzletvezetőség a mozdonyszemélyzet ellen kiadott büntetőparancs megváltoztatását, illetve annak hatályon kívül helyezését. (21.756/1947. sz. ügyirat.)
- <sup>2</sup> A fővárosban 1951 decemberében a közúti ellenőrzés új rendszerét vezették be. A Belügyminiszter rendeletére a közlekedési szabályok betartását ügyelő hatósági közegeket síppal látták el. A rendőrök Budapest utcáin egyenletes hangú sípjelzéssel figyelmeztették a közlekedési kihágások elkövetőit vagy az elkövetni szándékozó személyeket. A sípjel hallatára a szabálytalanul közlekedő gépjárművezető köteles volt a járművét megállítani, a gyalogos padig a rendőrhöz menni. A rendszer bevezetése óta a Fővárosi Villamosvasút hármas szerelvényeinek indítói már nem sípot, hanem tompa hangú kürtöt használtak. (Közlekedési Közlöny, [a továbbiakban: KK]. 1952/2. sz. I. 13.)
- <sup>3</sup> A MÁVAUT ellenőrei a TEFU gépkocsiknál ellenőrzést végeztek: gyorsajtás, vasúti sorompónál történő megállások, menetokmányok helyes vezetése, szeszesital fogyasztása, illegális személyfuvarozás, 150 km-en túl történő áruszállítások és az üres menetben közlekedő gépkocsik kihasználatlansága tekintetében. A TEFU vállalatok ellenőrei a MÁVAUT
- autóbuszokat ellenőrizték: gyorsajtás, vasúti sorompónál történő megállások, menetlevelek vezetése, szeszesital fogyasztás, illegális személy- és áru fuvarozás bányász és munkásszállító járatoknál. A menetrend szerint közlekedő autóbuszoknál a TEFU ellenőrök csak a szeszesital fogyasztás szempontjából végezhetek ellenőrzést a megállóhelyeken a járat megkésleltetése nélkül. (KK, 1952/44. sz. XI. 2.)
- <sup>4</sup> A 266/23/1952. N.T. sz. határozat értelmében az Országos Tervhivatal 7400/39/1952. sz. rendelete alapján a fuvarozatóknak termelési, elosztási stb. terv alapján negyedéves szállítási tervet kellett készíteni havi bontásban. Az első ilyen tervek 1952 utolsó negyedévére készültek. A fuvarozatók a szállítási tervek benyújtásánál a kitűzött határidőt nem tartották be, és a tervszámok sem voltak alkalmasak a gépkocsik elosztására. A Központi Szállítási Tanács a tervek elkészítésével kapcsolatos feladatok előírása mellett megtorló intézkedéseket is kilátásba helyezett. (KK, 1952/52. sz. XII. 28.)
- <sup>5</sup> A csatlakozóhelyeken az árukezelést túlnyomó többségben a BELSPED vállalatok közösen végezték a vasút és a hajózás dolgozóival. Az 1951-ben alapított BELSPED–TEFU komplexbrigádok alkalmassak voltak a feladatok ellátására. Tevékenységüket az ésszerűtlen fuvarozások kiküszöbölésével kezdték, például a lófogattal végzett 6 km-en felüli fuvarozásokat elcsereálták a gépkocsival végzett indokolatlanul rövid távolságú fuvarokkal. A komplexbrigádok szükség szerint, de havonta legalább egyszer tartottak értekezleteket, amelyen értékelték az elvégzett munkát és egyeztettek az elvégzendő feladatokat. (KK, 1952/45. sz. XI. 9.)
- <sup>6</sup> Az egyes TEFU vállalatok illetékességi területét (a megye területét) a használatban lévő térképen egyenlő nagyságú négyzetekre osztották be, és azokat megszámozták. A térképen a szolgálati helyeket és a postaképviseleteket is feltüntették. A négyzetek számozásával azonos számozású előjegyzési könyvet is lefektettek. Fuvar-

rendelés esetén a távolsági fuvarokat az előjegyzési könyv azon oldalán jegyezték elő, ahol a rendelteségi hely térképen lévő négyzetek száma volt feltüntetve. A TEFU vállalat menetirányítója vagy forgalmi szolgálatvivője a könyv fellapozásával mindenkor tudomást szerezhetett a fuvaroztató vállalatoknak a távolsági forgalomban továbbítandó áru rendelteségi helyéről, mennyiségéről stb. (KK, 1953/14. sz. VII. 5.)

<sup>7</sup> KK, 1953/16. sz. VII. 19.

Bebrits Lajos közlekedésügyi miniszter, az értekezlet előadója hangsúlyozta, hogy a nagy mennyiségű áruk fuvarozását is lehetővé kell tenni a gépjárműközlekedésnél is, tehermentesíteni kell a vasutat a rövidtávú fuvarozásoktól, új gépkocsik beállításával kell növelni kell a gépkocsiállagot, takarékoskodni kell az üzemanyaggal, felül kell vizsgálni a körzethatárokat és az eddigieknél lényegesen nagyobb gondossággal kell mérlegelni a körzethatár túllépést, és minden korábbinál nagyobb gondot kell fordítani a gépkocsik kihasználására. Déri Tibor, a Központi Szállítási Tanács titkára felhívta a figyelmet a tervszerű szállítási munkára és hangsúlyozta, hogy a terv megsértőivel szemben a törvényadta lehetőségek lehetőségével bünvádi eljárást kell indítani. (KK, 1953/27. sz. VII. 5.)

<sup>9</sup> KK, 1953/29. sz. VII. 19.

<sup>10</sup> KK, 1953/30. sz. VII. 26.

<sup>11</sup> A Begyűjtési Szállítási Operatív Bizottság 1953. október 6-án tartott ülésen elhatározta, hogy az eddigieknél nagyobb mértékben és szervezettebben vonja be a gyűjtési munkába a Belsped fogatokat. Ezt úgy kívánja megoldani, hogy a lovaskocsik elosztását a tehergépkocsik elosztásával azonos módon végzi el. A lovaskocsik igénybevételével kapcsolatban megszorítás volt, hogy csak olyan területen lehetett igénybe venni, ahol Belsped vállalat, vagy kirendeltség volt. A KPM revízió alá vette azt a rendelkezést, hogy a Belsped csak 6 km-en aluli távolságra fuvarozhat, és megengedte, hogy indokolt esetben a begyűjtési szállítási feladatoknál 14 km-ig terjedő

fuvarokat is el lehet végezni. (KK, 1953/42. sz. X. 18.)

<sup>12</sup> A begyűjtési Operatív Szállítási Bizottság 1953-ban július 1-től december 31-ig működött és a ránháruló feladatokat megoldotta. Jellemző volt, hogy a fuvaroztatók rossz munkaszervezése miatt nem tudták a gépkocsikat kellő mértékben kihasználni. Főbb hiányosságok voltak: a napi 16 órás foglalkoztatást nem tartották be, a rakományt kisárutételekből több helyre gyűjtötték össze, az előjelentéseket hiányosan, pontatlanul adták le, a rövidtávú fuvarozásokat nem lófogattal bonyolították le, érdektelenek voltak a gépkocsivezetők.

Feladatuk határozták meg a felügyeleti tárcának:

- az átvevőhelyeket egy községen belül centralizálni kell,
- a termőföldről történő szállítás esetén a szétszórortan fekvő kis tételeket össze kell hordani,
- az egészen rövidtávú fuvarokat lófogatra kell terelni,
- az előjelentést meg kell oldani,
- az áruküldők és árufogadók együttműködését meg kell javítani.

<sup>13</sup> KK, 1954/13. sz. III. 28.

<sup>14</sup> KK, 1954/4. sz. I. 24.

<sup>15</sup> KK, 1954/20. sz. V. 16.

<sup>16</sup> KK, 1954/22. sz. V. 30.

A közúti járműforgalomban sok száz vállalat több ezer gépkocsija vett részt, így „egy csapásra” nem lehetett rendet teremteni. Azonban már olyan széles skálája volt a szabálytalanságoknak, hogy azok megszüntetését el kellett kezdeni. A leggyakoribb szabálytalanságok voltak:

- kihasználatlan közlekedés,
- körzethatártúllépés, (engedéllyel és indokolatlan vállalatvezetői felmentéssel),
- a MÁV–TEFU szerződés megszegése,
- jogtalan személyfuvarozás, stb.

A szabálytalankodók között egyaránt voltak közületek, célfuvarozási és autóközlekedési vállalatok gépkocsijai. (KK, 1954/27. sz. VII. 4.)

<sup>17</sup> KK, 1954/32. szám. VIII. 8.

- <sup>18</sup> KK, 1954/33. szám. VIII. 15.
- <sup>19</sup> KK, 1954/51. szám. VIII. 19.
- <sup>20</sup> A szabályozás értelmében ott, ahol autóközlekedési és Belsped vállalatok, illetve azok főnökségei és kirendeltségei is működtek, a fuvarfeladatokat a vállalatoknak az alábbiak szerint kellett megoldani:  
Általában rövidtávú, 1-5 km-es fuvarfeladatokat lófogattal kellett lebonyolítani, még az 5 km-nél hosszabb fuvarozásokat tehergépkocsikra kellett áttéríteni, de alkalmazásnál figyelembe kellett venni az áru nemét, a terepviszonyokat, az áru szállításának sürgősségét és egyéb esetenként jelentkező körülményeket is. (Például emelkedőkön és lejtőkön még 5 km távolságon belül is célszerűbb a fuvarozást tehergépkocsival lebonyolítani, mert az emelkedők az állati erőt túlzottan igénybeveszik. Ott, ahol Belsped vállalat, vagy kirendeltség nincs, az állami vállalatok rövid távú fuvarozásait továbbra is lehetőleg tehergépkocsival kell megoldani, ahol viszont az autóközlekedési vállalat vagy kirendeltség nincs, az 5 km-en felüli, esetenként jelentkező fuvarfeladatokat – ha azok a távolság tekintetében még elvégezhetők – lófogattal kell teljesíteni. A fuvarozatóknak ezeket a szabályokat gondosan mérlegelniük kell, mert azok megtartása kötelező. (KK, 1955/1. sz. I. 2.)
- <sup>21</sup> KK, 1955/6. sz. II. 6.
- <sup>22</sup> A leválasztás 1955. február 1-jén megtörtént. Budapesten, Miskolcon és Pécsen a

- tanácsok által átvett részlegekből önálló fuvarozási vállalatok alakultak, s többi megyében az átadott részlegeket a már meglévő vállalatba beolvasztották. (KK, 1955/7. sz. II. 13.)
- <sup>23</sup> KK, 1955/8. sz. II. 20.
- <sup>24</sup> KK, 1955/20. sz. V. 15.
- <sup>25</sup> A statisztikasi adatok szerint az engedély nélküli körzethatár átlépések száma az 1954. május havi 332-ről 1955 májusában 116-ra, az indokolatlan vagy érvénytelen vállalatvezetői felmentések 212-ről 35-re, a körzethatár igazolvány nélkül vagy érvénytelen igazolással végzett fuvarozások száma 288-ról 232-re, a menetlevél szabálytalanságok 936-ról 328-ra, a kihasználatlan közlekedések száma 343-ról 138-ra csökkent. Növekedés csak a jogosulatlan árufuvarozásoknál történt, ami 111-ről 259-re emelkedett. (KK, 1955/28. sz. VII. 10.)
- <sup>26</sup> KK, 1955/31. sz. VII. 31.
- <sup>27</sup> KK, 1955/42. sz. XI. 16.
- <sup>28</sup> KK, 1955/47. sz. XI. 20.
- <sup>29</sup> KK, 1955/50. sz. XII. 11.
- <sup>30</sup> KK, 1955/48. sz. XI. 27.

## Felhasznált irodalom

- MAJOR IVÁN: *Közlekedés és gazdaság*. Budapest, 1984, Magvető kiadó.
- SZILVÁSI FERENC: *Budapest közlekedésbiztonságáért*. 1989, BM kiadó.
- A szerző saját gyűjteménye.

