

ENGI JÓZSEF

A közúti személyszállítás története

A közúti közlekedés szervezési és vezetési vázlat

IV/3. rész A II. világháborútól az 1970-es évekig. A közúti áru-fuvarozás szervezése és problémái

1955-ben a közúti áru- és menetirányító szolgálat eredményei az alábbiak voltak:

	AKÖV-ök:	Közületek:
Összes pótfuvarok száma	24 225	5 785
Összes pótfuvarkm	2 409 027	753 923
Összes pótfuvar árutkm	10 510 670	3 040 271
Vállalati többlet bevétel (Ft)	15 701 917	4 242 894

A gépkocsit üzemeltetők többletbevétele: 7049940 forint volt. (1. ábra)

1955-ben a rendszeres darabárújáratok száma 214, a forgalomba bekapcsolt közseggek száma: 3329, a fuvarozott darabárú súlya: 245 ezer tonna volt. 1956-ban az IKARUS gyár 3 db fedett, darabáru szállítási-ára tervezett teherkocsi prototípusát készí-

tette el, és próbaüzemre átadta az AKÖV-nek. Megjelent Budapest utcáin az első magyar gyártmányú jégszállító autó is, aminek kocsiszekrényét különleges szigetelő anyagból készítették azért, hogy a jég a legnagyobb melegben se olvadjon el. Forgalomba állítottak még jégszállító pótkocsikat is.¹

1955. december 8-án és 9-én tartották meg Budapesten az első magyar közlekedési konferenciát, amin öt fő kérdést tárgyaltak meg:

1. Eredmények és feladatok a közlekedés fejlesztésében.
2. A közlekedési üzemágak optimális együttműködése.
3. Útgazdálkodás.

Több fámogatást a FÖTEFU-nak a gépkocsikihasználás fokozásához!

A Fővárosi Teherfuvarozó Vállalat dolgozói, az egyre szélesebb Ribakov-mozgalom kezdeményezői, lendületes munkával, a Ribakov-mozgalom eredményeinek megszilárdításával és fejlesztésével harcolnak a tehergépkocsik jobb kihasználtságáért. A tehergépkocsik kihasználtságának fokozása azonban nem egyedül a fuvarozó vállalaton múlik. Jelentős, sőt némi esetben döntő szerepe van az állásidők és az üres kilométerek csökkentésében a tehergépkocsit igénybevevő fuvaroztató vállalatnak, üzemnek, szervnek is.

Ez közismert igazság, mégis számos esetben előfordul, hogy a fuvaroztatók megelégednek arról és olyan körülmények között is, amikor minimális rugalmassággal, gondosabb szervezéssel rövidíteni lehetne az állásidőt, vagy biztosítani lehetne a kétirányú terhelést, hagyják ácsorogni, vagy üresen futni a gépkocsit. Január 29-én például a FÖTEFU YA—217 frsz gépkocsija Budapesten a *Bordos-téri szénuszádnál* egy felrakásnál 75 percet állt. Oka a túlzóanyag kiadó részleg dolgozói csak a beálló vasúti kocsiból engedték meg a rakodást, amire várakozni kellett. Január 26-án az *V kerületi Tatarozó Vállalatnak* fuvarozó YA—131 frsz gépkocsi a VAFEM Budapest, Jászberényi-úti telepház 8 óra 50 perctől 12 óra 50 percig állt. Várt a szállítandó gómbvas kiadására. A felmerült állásidő 140 forint volt.

Az előbbi két eset kinagadott példa, de jellemző azokra a fuvaroztatókra, illetve anyagkiadó helyekre, amelyek nem törődésükkel olykor-olykor akadályozzák a Ribakov-mozgalomban résztvevő FÖTEFU gépkocsik napi fuvarozási teljesítményének növelését.

Nem segíti a rakott és üres kilométer arányának javulását az sem, ami az YA—165 frsz gépkocsival történt a *Fővárosi Gázszolgáltató Vállalatnál*. A gépkocsi első jelentkezési helye e vállalat Köztársaság-téri telephelye volt. Innen üresen ment tovább a Révész-utca, majd

rakottan vissza a Köztársaság-térre. A gépkocsi a lerakást követően a Révész-utca—Óbudai Hajógyár—Révész-utca útvonalat üresen futotta be. A nagy vargabetű után a Révész-utcából elvitt egy fuvarát a Köztársaság-térre, ahonnan üresen garázsba vonult. A kocsit 36 km teljesítményéből mindössze 12 km volt rakott, mert a Gázszolgáltató Vállalat szállítási felelőse nem törődött a gépkocsi kihasználtságával. Hasonlóképpen kell vélekednünk a *XXII kerületi Tatarozó Vállalat* szállítási felelőséről is, aki Budatétény, Völgy-utca állítottat ki egy FÖTEFU kocsit, ahonnan üresen küldte a Soroksári-útra rakományért. Egyszerűbb és gazdaságosabb lett volna egyenesen a Soroksári-útra kéri a kiállítást, nem pedig a Körösi Csoma Sándor-úti FÖTEFU telepről Budatéténybe, majd onnan a Soroksári-útra sétáltatni üresen a gépkocsit.

A fuvaroztatók a fuvarozás végét jelentkező gépkocsi napi feladatainak átgondolásával, egy-két telefonbeszélgetés lebonyolításával nagy mértékben csökkenthetnék a gépkocsik szükségtelen üres futását. A szállítóeszközök jobb kihasználása, a mostani üzemenyeghelyzet parancsólólag írja elő a gépkocsi diszpozíciók észszerű kiadását. Ehelyett nem ritka az olyan eset sem — hogy még egy példát említsünk —, ami az YA—238 frsz gépkocsival történt. A gépkocsi a *VII kerületi Tanács VB Oktatási osztályánál* fuvarozott. Jelentkezett a Gyáli-úton, onnan üresen ment tovább a Hernád-utca, onnan üresen a Révész-utca, és még mindig terheletlenül az Óbudai Gázgyárba. Itt került először rakomány a gépkocsira.

A felhozott példák bizonyítják, hogy a FÖTEFU harca a gépkocsik kihasználtságának fokozásáért, a fuvarozott súly növeléséért még számos akadályba ütközik annak következtében is, hogy egyes fuvaroztató vállalatok nem segítik a FÖTEFU forgalmi irányítóit, gépkocsivezetőit az állásidők és az üres kilométerek csökkentésével.

4. Önköltségsökkentés és új technológia alkalmazása.

5. A korszerű járművek szerkesztési alapelvei.²

1956. január 1-től az Autóközlekedési Tudományos Kutató Intézet két új egységgel bővült. A Minisztertanács rendeletére Országos Porlasztóbeállító szolgálatot állítottak fel. A másik részleg külső megbízásokra végzett vizsgálatokat, és kipróbálásra váró prototípusokat is legyártott. A Kartográfiai Vállalat is pótolta egy régi hiányt: ötvenezer példányban kiadták Magyarország közúti térképét, ára 45 Ft volt.

Ebben az évben ismét napirendre került a bizonylati fegyelem megszilárdítása. Hangsúlyozták, hogy a tehergépkocsi-fuvarozás

legfontosabb bizonylata a menetlevél. A fuvarozó és a fuvaroztató a gépkocsivezetővel együtt felelős a menetlevél helyes vezetéseért, és a bizonylati fegyelem megjavítása érdekében közös erővel mindent el kell követni.

1956 nyarán kezdte meg működését a Kisipari Szövetkezetek Szállítási Irodája. Az iroda biztosította a szövetkezetek állományába tartozó gépkocsik jó kihasználását és gazdaságos elosztását. Gondoskodott a darabru-kiütemények gyors szállítása mellett a járművek kellő kihasználásáról is. Műszaki ellenőrzést gyakorolt a gépkocsik felett, szervezte és irányította a gépkocsik javítószolgálatát.³

Az 1956. október 23-át követő esemé-

A gépkocsik gazdaságosabb foglalkoztatása a tejszállításban

Sok vita merül fel az autóközlekedési vállalatok és a tejipari vállalatok között, vajon lehetséges-e a *tejbegyűjtő járatokat* és a *terítési feladatokat* úgy megszervezni, hogy a gépkocsik 23 órás foglalkoztatása biztosítható legyen. Ennek megoldása komoly problémát jelent mindkét félnek. Az autóközlekedési vállalatok gépkocsivezetői ugyanis ezeken a járatokon 15–16 órán át egyfolytában olyan fárasztó munkát végeznek, hogy a balesetveszély csaknem elkerülhetetlennek látszik. A tejipari vállalatok viszont a tej minőségi romlásának megakadályozása végett tartják szükségesnek a rövidebb járatok szervezését, hogy kellő időben a tej a feldolgozó, illetve felhasználó és értékesítő helyre érkezzen. Legutóbb pl. a 22. sz. Zalaegerszegi Autóközlekedési Vállalatnál fordultak elő balesetek, kizárólag a tejszállításnál. A balesetek oka: a rakodómunkások sokszor elalusszanak a gépkocsivezető mellett, nem igyekeznek öt szóval tartani, így természetes, hogy a gépkocsivezető sem tud uralkodni kimerültségén.

Mindeneket a nehézségeket kiküszöbölni a 23 órás foglalkoztatás, amikor az autóközlekedési vállalatok váltott műszakban tudnak gépkocsivezetőt biztosítani, így a karambolok is inkább elkerülhetők. A 22. sz. AKÖV a Zala megyei Tejipari Vállalattal ezért közös erővel keresett megoldást és a f. hó 3-án történt megbeszélésen ezt meg is találta. A Tejipari Vállalat átszervezte a járatokat úgy, hogy a gépkocsik 23 órán át foglalkoztathatók legyenek, és így a vállalat két gépkocsivezetőt tud biztosítani. Helyes lenne, ha a tejipari vállalatok megkeresnék a Zala megyei Tejipari Vállalatot és az ország egész területén biztosítanák ezt a lehetőséget, amelynek eredménye a biztonságos közlekedés, a gépkocsik jobb kihasználása és a szállítási feladatoknak kevesebb gépkocsival történő megoldása. A begyűjtés idején ezek biztosítása különösen fontos feladat, aminek megoldásában az élelmiszeripar erősen érdekelt, mivel a felszabaduló gépkocsikat az Élelmiszeripari Minisztérium területén begyűjtési feladatokban lehet majd foglalkoztatni.

A Begyűjtési Szállítási Vállalat példát mutat

A *Begyűjtési Szállítási Vállalat* kirendeltségei — eleget téve a 2118/41/1954. MT sz. rendeletben előírt felajánlási kötelezettségüknek — szabad kapacitású gépkocsijaikat szívesen ajánlják fel fuvarozásra a körzeti menetirányítóknál és az AKÖV-nél.

A vállalat kirendeltségei profilfeladatokkal gépkocsi-állományuknak csak egy kis részét tudják jelenleg foglalkoztatni, mivel ebben az időszakban és az elmúlt 1–2 hónapban csekély szállítási feladataik voltak. Legutóbb a Begyűjtési Szállítási Vállalat sárvári kirendeltségénél megtartott vizsgálat ezt tényként állapította meg. A vizsgálat napján ugyanis a BSVZ 13 db állományi gépkocsijából 10 db-ot ajánlott fel a sárvári körzeti menetirányítóknak. De volt olyan nap is május és június hónapban, amikor egyetlen egy gépkocsit sem tudott a vállalat saját profilfeladatával foglalkoztatni. A *felajánlás eredményessége* megmutatkozott abban, hogy a kirendeltség az egy állományi gépkocsira vetített fuvaróra tervét 118,5%-ra, km-tervét 132%-ra, árutonnakilométer tervét 127%-ra és bevételi tervét 115%-ra teljesítette.

A felajánlott gépkocsikkal a körzeti diszpécser népgazdaságilag fontos feladatokat végzett, mert azokat az éptípusban, sűrűtípusban, és a kereskedelmi bolthálózatban foglalkoztatta.

Komoly segítséget jelentene a fuvarfeladatok lebonyolításában, ha a többi *célfuvarozási vállalat* és a *saját kocsi*val rendelkező közületek szabad gépkocsi kapacitásukat hasonló formában felajánlanák a minisztertanácsi rendelet értelmében a körzeti menetirányítóknak. Az elkövetkezendő begyűjtési időszakban ez különösen szükséges!

2. ábra TÖBB VÁLLALATNÁL PÉLDAMUTATÓAN TÖREKEDTEK A GÉPJÁRMŰVEKET MINÉL JOBBAN KIHASZNÁLNI

nyek után különösen megnőtt a kereslet a tehergépkocsik iránt. Erről a Közlekedési Közlöny 1957. január 27-én így számolt be: „Voltak hetek, amikor a vasút egyáltalán nem, vagy csak alig működött. Az élet a harcok és a sztrájkok idején sem állt meg: a legegyszerűbb szükségleti cikkekkel akkor is ki kellett elégíteni a lakosság és a közintézmények szükségleteit. Ilyen körülmények között különösen megnőtt a gépkocsik értéke és az autóközlekedési dolgozók iránti megbecsülés. Örömmel és büszkeséggel állapíthatjuk meg, hogy a gépkocsiközlekedés ekkor is megfelelt a várakozásoknak, osztatlan elismerést váltva ki a lakosság legszélesebb köreiből. Lényegében a legnehezebb időszak elmúltával sem csökkent a fuvaroztatók körében az a törekvés, hogy szállítási feladataikat lehetőleg gépkocsival oldják meg. A tárgyilagosság kedvéért el kell ismerni, hogy ez az igény ma még sok esetben indokolható a jelenlegi helyzettel. A gépkocsiközlekedés ugyanis rugalmassága folytán könnyebben alkalmazkodik a ma még sok helyütt nehézségekkel küzdő üzemi termeléshez, mint például a vasút. Sok helyütt a gazdasági okok is szükségessé teszik gépkocsik alkalmazását ott, ahol azelőtt vasút működött. Az ipar és a kereskedelem körében ugyanis még sok a hiánycikk és ilyen körülmények között elsőrendű érdek fűződik a leggyorsabb közlekedési eszköz alkalmazásához. Mindezek együttes következménye, hogy az

október 23-át követő események következtében a számban megcsappant, és az erősen elhasználódott tehergépkocsiknak kapacitásukat meghaladó feladatokkal kellett megbirkóznuk”.⁴ (2. ábra)

1957-ben a közúti közlekedés szervezésében az alábbi vállalkozások történtek: február 1-től megszűnt a KPM Autóközlekedési Főigazgatóság, feladatkörét a KPM VI. Autóközlekedési Főosztálya vette át. A Főosztály a KPM épületébe a harmadik emeletre költözött. Az autójavító és alkatrészgyártó vállalatok közvetlen irányítására pedig Autófenntartó Ipari Tröszt alakult. A Tröszt Budapesten a VI. kerület, Lenin krt. 96. sz. alatt kezdte meg működését. A volt Autóközlekedési Főigazgatóság országos főmenetirányító szervezete február 1-től kezdődően változatlanul a Budapesti Autóközlekedési Igazgatóság keretében működött. Szintén február 1-től a KPM Budapest területén új teherautófuvarozási vállalatot létesített Budapesti 18. sz. Autóközlekedési Vállalat néven (székhelye: Budapest, XIII. Lelhel út 10/a). A vállalat főként kis teherbírású gépkocsikkal rendelkezett, és így jelentős segítséget nyújtott a fővárosi szállítások lebonyolításában.

Tekintettel arra, hogy Budapesten kevés kis kapacitású állami tehergépkocsi volt üzemben, jelentősen megnövekedett a magánfuvarozók száma. Ezen a hiányszámon akkor úgy próbáltak segíteni, hogy a 18. sz.



3. ábra ILYEN VOLT A KIALAKULT FŐVÁROSI TEHERTAXITÍPUS...



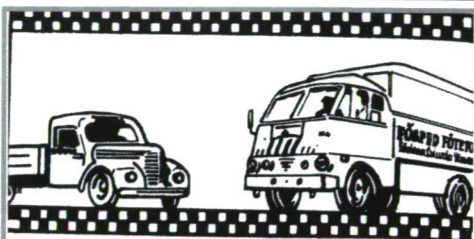
4. ... ÉS ILYEN A KORSZERŰ BŰTORSZÁLLÍTÓ KOCSI

AKÖV mintegy 30 db kis kapacitású tehergépkocsiját nagy taxiórákkal szerelték fel, és ezek taxidíjszabással álltak a szállítók rendelkezésére.⁵ (3-5. ábra)

A KPM Autófelügyelet 1957 elején már teljes apparátusával ellenőrizte a közületek, a célfuvarozási vállalatok és a közhasználatú fuvarozási vállalatok által végzett áruszállításokat. Megállapították, hogy a közúton végzett fuvarozásokkal kapcsolatos szabálytalanságok nagymértékben növekedtek. A szabálytalanságokat elkövető vállalatok minden esetben kizárólagos vállalati érdeket, sok esetben az egyéni és magánérdekeket tartották szem előtt, ezáltal megszegték az érvényben lévő rendeleteket, figyelmen kívül hagyták az általános népgazdasági érdekeket.⁶ (6. ábra)

1957. május 17-én a KPM-ban Csoltó László, a KST mb. titkára elnökletével munkaértekezletet tartottak a megyei szállítási előadók részére. Az értekezleten megvitaták a fuvarozók és a fuvaroztatók közötti együttműködés megjavítását, kitértek az ötnapos munkahét bevezetésével kapcsolatos zavarokra is. Hangsúlyozták, hogy péntek délutántól hétfő reggelig az áruk fogadása szünetel, a küldemények felgyülemlenek a vasúton, a házhözfuvarozásuk sok esetben csak a keddi napon lehetséges. A hiányosságok megszüntetése érdekében a megyei szállítási előadók helyszíni vizsgálatokkal segítik majd az áruátvételek zavartalan lebonyolítását, és foglalkoznak a komplex brigádokkal is, amelyeket a legtöbb megyében az utóbbi időben elhanyagoltak.⁷

A KPM. VI. Autóközlekedési Főosztály 1957. június 1-től megszüntette a MÁV-AUT autóbuszjáratokon a lejárt menetjegyek leszállás előtti kötelező leadását. Ezt az intézkedést az tette szükségessé, hogy túl sok időt vett igénybe a lejárt menetjegyek elszedése, a hivatalos utazásoknál ezek helyett az igazolás kiadása, másrészt az újabb típusú autóbuszokon (IK 610, 60, 55.) a



FŐVÁROSI SZÁLLÍTÁSI VÁLLALAT

FŐSPED- FŐTEFU

BUDAPEST, V., MARX TÉR 7. TEL.: 126-750

TEHERTAXI-RENDELÉS

334-734

VIII., Bacsó Béla út 31. (Rákóczi tér sarok)

Költöztetés, kereskedelmi áruk, Ipari cikkek, nyersanyagok, tömegáruk, tüzelőanyagok, pénzszekrények, gépek stb.

SZÁLLÍTÁSÁT

rakodási tevékenységgel, valamint

EXPORTÁRUK CSOMAGOLÁSÁT ÉS RAKTÁROZÁSÁT

teljes felelősséggel vállaljuk

Megrendeléseket a város területét behálózó alábbi kirendeltségek útján veszünk fel:

I., Fő u. 4-6.	tel.: 160-650, 161-114
II., Mártírok útja 95.	tel.: 152-662
IV., Leibstücker M. u. 4.	tel.: 493-527, 292-201
VI., Jókai u. 25.	tel.: 121-567
VIII., Népszínház u. 26.	tel.: 139-285, 139-421 (Exportcsomagolási osztály)
VIII., Doboz u. 27.	tel.: 339-500, 131-407
X., Kápolna u. 3.	tel.: 148-943, 349-387
XIII., Úteg u. 9/a	tel.: 202-484, 206-542
Csepel: Kossuth L. u. 27.	tel.: 145-296

5. ábra A FŐSPED-FŐTEFU SZÉLES KÖRBE
ÁLLT A MEGRENDELŐK RENDELKEZÉSÉRE

gépkocsivezető ezt a munkát nem tudja elvégezni.⁸

A Központi Szállítási Tanács 12/4/1957. sz. határozatával a 36/11/1953. KSZT. sz. alatt jóváhagyott „Tehergépkocsi Fuvarozástervezési Utasítás” módosítását rendelte el, ami júniustól lépett életbe.

A közlekedési tárca 1957 augusztusában tartott először együttes Országos Szállítási Értekezletet. A korábbi években az egyes közlekedési ágazatok külön-külön tartották országos tanácskozásukat, ami már bizonyos mértékben sematikusá vált. Ezen az új formában szervezett értekezleten a vasúti, tehergépkocsi, hajó- és szekérfuvarozás, valamint a belföldi szállítmányozás őszi forgalmi problémáit együttesen tűzték napirendre. A résztvevők a gazdasági tárcák, a szállítási szempontból legjelentősebb fuvaroztatók

képviselői, a megyei szállítási előadók és a közlekedési tárca, valamint a közlekedési vállalatok vezetői voltak.

Az értekezlet Kossa István közlekedés- és postaügyi miniszter megnyitó beszédével kezdődött. A miniszter többek között hangsúlyozta, hogy az ez évi őszi forgalom minden eddiginél kedvezőbb körülmények között indul. A szállítási feladatok nem emelkedtek a korábbi években megszokott ütemben, sőt több szállítási igényes beruházás is elmaradt. Az őszi forgalom nem látszik nehéznek, de több kedvezőtlen jelenség miatt mégis meg kellett tartani az országos tanácskozást. Ilyenek voltak például:

- a szállítási kapacitások elégtelen kihasználása sok tekintetben már tűrhetetlen (7. ábra);
- jelentősen csökkentek a szombati és

HETI HIRADÓ

Indokolt-e mindenütt közületi tehergépkocsi üzemeltetése?

Ha egy gép vagy termelészköz valahol kihasználatlanul áll és ugyanakkor másutt ebből nincs elegendő a feladatok maradéktalan megoldásához, ezt nem tekinthetjük másnak, mint nagyfokú pazarlásnak. A tehergépkocsik tekintetében, sajnos, ez gyakorta tapasztalható. Különösen a közületi — saját üzemeltetésben levő — tehergépkocsik jelenléténél fordul ez sokszor elő.

Legutóbb pl. a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium, valamint a SZÖVOSZ képviselői közösen vizsgálták meg a Jászárokszállási Földművelészetkezet UC—374 rendszámú 3 tonnás tehergépkocsijának a kihasználását. A vizsgálat eredménye mondhatni „lesújtó” volt.

Mindenekelőtt kiderült, hogy a rendelkezésre álló nyilvántartásokból a tehergépkocsi üzemeltetési költségei nem állapíthatók meg, ami nyilván arra utal, hogy a földművelészetkezet nem tartja fontosnak a gépkocsi foglalkoztatottsága gazdaságosságának vizsgálatát. Kiderült az is, hogy a gépkocsival végzett teljesítményeket a menetlevelek alapján visszamenőleg is vizsgálni kell, mivel a vonatkozó havi összesítésekben szereplő adatok nem megfelelőek. Ennek kapcsán megállapították: csak az átlagos TEFU kilométerikus önköltséget véve alapul, egy tonna áru megmozgatása a földművelészetkezeteknek több mint 100 Ft-ba kerül. A gépkocsi pl. május hónapban 3567 kilométert teljesített és ezzel szemben az árutonnakilométer csak 3422 km volt. A gépkocsi kihasználása tehát még a 30%-ot sem éri el. A vizsgálat során ugyancsak kiderült az is, hogy a menetleveleket helytelenül ve-

zetik, sok az illegális fuvarozás, akár egyéb vállalat, akár pedig különböző magánosok részére. Gyakoriak a körzethatáron túli fuvarozások is. Olyan nap is található, amikor a gépkocsi nem végzett teljesítményt.

Néhány konkrét példa:

Június hó 1-én a gépkocsi 11 fuvaróra alatt 46 kilométerből 22 üres és 24 rakott kilométert teljesített és a menetlevél szerint 6 q székelt szállított. Június 3-án ugyancsak 11 fuvaróra alatt 22 km-ből 14 üres és 8 rakott km-t teljesített. A gépkocsi 1 km-es távolságon 220 q szemet szállított. A következő napon szintén 11 fuvaróra alatt a gépkocsi 52 km-ből 28 üres és 24 rakott km-t teljesített és csupán 8 q árut mozgatott meg. Június 5-én 5 fuvaróra alatt összesen 9 üres km-t teljesített. Június 6-án pedig 18 fuvaróra alatt üres hordókkal ment borért Gyöngyösrre és egy fordulóban oda—vissza összesen 69 rakott km-t teljesített.

Ezek az elképesztő adatok is arra utalnak, hogy a szövetkezet áruszállítását közhasználatú fuvaroszközzel jobban és olcsóbban tudná elvégezni. Nyilvánvaló, hogy — az említett példák kétséget kizáróan bizonyítják — felesleges pazarlás és teljesen indokolatlan, hogy ez a szövetkezet saját fuvaroszközzel rendelkezze.

Megítélésünk szerint végre meg kellene állapítani azt a kihasználási határt, amelyen túl megengedhető a tehergépkocsik egyedi közületi üzemeltetése. Jelenleg hasonlóan — teljesen indokolatlan a gépkocsi közületi üzemeltetése.

vasárnapi rakodások. Meg kell győzni a dolgozókat, hogy a heti pihenőnap máskor is kivethető, nemcsak vasárnap. Ha a meggyőző szó nem elég, kormányintézkedés kell;

- A fuvarozók és a fuvaroztatók összefogása és jó munkája az őszi forgalomban népgazdasági érdek és hazafiúi kötelesség.

* * *

Az értekezlet előadója Földvári László miniszterhelyettes volt, aki ismertette az őszi forgalom legfontosabb feladatait az egyes közlekedési ágakra vetítve. Kitért a hiányosságokra is. A tehergépkocsi-közlekedés terén például arra, hogy törekedni kell a napi legalább 15 órás foglalkoztatásra, a gépkocsik kétirányú kiterhelésére, a pótkocsik felhasználására, a menetrendszerű darabárus járatok jobb kihasználására, a menynységvállalásos fuvarozási forma fejlesztésére, a szállítási tervfegyelem magjavítására. Kilátásba helyezte a miniszterhelyettes, hogy ha nem történik meg a reális, pontos szállítási adatok időre történő bejelentése, és a jelenlegi számtalan hiba nem szűnik meg, megfelelő adminisztratív intézkedésre lesz szükség.

Csoltó László, a Központi Szállítási Tanács titkára bejelentette, hogy a munkaszüneti napi rakodások, valamint a tehergépkocsi szombati és vasárnapi igénybevételének fokozására a Központi Szállítási Tanács elnöke százezer forint célprémiumot tűzött ki, amit azon vállalatok szállítási dolgozó között osztanak szét, akik a jelzett feladatoknak a legjobban megfelelnek. További négy százezer forintot osztanak szét azon vállalatok dolgozóinak, akik az őszi forgalom hónapjaiban a tehergépkocsiknál a mennyiségvállalásos fuvarozási forma alkalmazását, valamint a pótkocsik igénybevételét a legnagyobb mértékben fokozzák. Az értekezlet Katona Antal miniszterhelyettes zárszavával ért véget, aki az őszi csúcsgalomban sikeres lebonyolításának nagy politikai jelentőségére hívta fel a figyelmet.¹⁰

A KPM Autófelügyelet 1957 őszén is sok szabálytalanságot állapított meg. A kecskeméti Állami Mezőgazdasági Gépállomás fuvarozásait vizsgálva megállapította, hogy három hónap alatt végzett 149 fuvarozásból 60 szabálytalan volt, a gépállomás bejelentési kötelezettségének nem tett eleget, és a mezőgazdasági jellegű fuvarozások 30%-a szabálytalanak minősíthető. A Szegedi

Köztisztasági Vállalat saját gépkocsijaival rendszeresen fuvarozott oxigént Budapestről Szegedre. A Nehézipari Minisztérium igazolása szerint a vállalat a budapesti Oxigéngyár szegedi lerakatát kezelte, és ezért indokolt volt a szállítás. Az ellenőrök véleménye szerint ezek a szállítások azért nem voltak indokoltak, mert a Köztisztasági Vállalat körzethatár-igazolványa erre nem ad módot, de ez a szállítás nem is tartozik a vállalat profiljába.¹¹ (8. ábra)

FONTOSI!	FIGYELEM!
<h2>Csökkentse a legkisebbre a tehergépkocsi- ácsorgást!</h2>	
<p>Szervezze meg fuvarozásait! Ne várakoztassa a gépjárműveket! Gyorsítsa meg a rakodási munkákat! Az induló gépkocsit jelente elő a fogadó helynek!</p>	
<p>Csak 10%-os csökkenéssel, havonta több mint 80 000 fuvarórát lehetne megynemi a hasznos fuvarozás számára</p>	
<p>Jobb gépkocsikihasználás = kevesebb fuvarvisszautasítás</p>	
<p>TÖRÖDJÉK EZZEL MINDEN SZÁLLÍTÁSI ELŐADÓ MINDEN MUNKAHELYEN!</p>	

7. ábra A GÉPJÁRMŰVEK JOBB KIHASZNÁLÁSÁRA A SZAKLAPOKBAN IS FELHÍVTÁK A FUVAROZTATÓK FIGYELMÉT

AHOL ÉVEK ÓTA NINCSEK REND:

a tehergépkocsik körzethatár-túllépése

Általános tapasztalat mutatja, hogy a gépkocsival rendelkező egyes vállalatoknál gyakran nem az előírt szabályoknak megfelelően használják fel a népgazdaság által rendelkezésükre bocsátott járművet. Sokszor előfordul, hogy a vállalatok vezetői a körzethatártúllépést engedélyező nyilatkozatot olyan esetben is kiadják, amikor ez nem szükséges és a fuvarozás más módon is lebonyolítható volna. Legutóbb pl. a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium VI. Főosztálya felülvizsgálta a Nyomtatványellátó Vállalathoz visszaérkező nyilatkozat-tömböket. A vizsgálat során kézbe került 2551 sorszámmal kezdődő nyilatkozat-tömb adatai meglehetősen furcsa képet mutatnak a *körösszakáli földművelésszövetkezet* gépkocsigazdálkodásáról. Az említett szövetkezet UB-588 forgalmi rendszámú tehergépkocsija ugyanis az elmúlt év május 25-étől június közepéig szállítási feladatait kizárólag ilyen nyilatkozatok alapján végezte. Május 25-én pl. háromnapos utat teljesítettek körzethatáron túl *Nyitracsádd* és *Mát-*

ra környékére, 28-án és 30-án *Debrecenben*, június 3-án újabb háromnapos úton voltak a *Mátirában* és *Debrecenben*. Az említett időszak egyéb napjaiban szinte kétnaponként ment a gépkocsi *Debrecenbe*, de közben kétnapos utra *Budapestre* is volt, hogy fűstöltő árut és italboltberendezést szállítson.

Nem vitás, hogy e szállítások jelentős része erősen kifogásolható gazdaságossági szempontból és arra utal, hogy az említett földművelésszövetkezet vezetősége teljesen figyelmen kívül hagyja a gépkocsifuvarozás tekintetében fennálló rendelkezéseket.

Az előbbieken csupán egy példát közöltünk. Végigvizsgálva a Nyomtatványellátó Vállalatnál visszaérkező nyilatkozat-tömböket, még számos jogtalan felhasználást lehetne találni. Éppen ezért *ideje volna, ha az illetékes szervek végül is alapos revízió alá vennék a körzethatártúllépésre vonatkozó jelenlegi szabályozást.*

8. ábra A KÖRZETHATÁROKAT A GYAKORLATI ÉLET MÁR TÚLHALADTA

A magánosok által végzett szekérfuvarozással is foglalkoztak. (9-10. ábra) Megállapították, hogy a magánfuvarosok tevékenységére nagy szükség van, mert sok helyen a rendelkezésre álló állami fuvarerő nem képes a feladatokat ellátni. Ügyelni kell azonban arra, hogy a magánosok foglalkoztatása ne történjen kihasználatlan állami kapacitás mellett, és ilyen módon ne keletkezzen a népgazdaság szempontjából indokolatlan és káros konkurencia a magános és a közületi szektor között. Felhívták a helyi tanácsok figyelmét arra, hogy az ő feladatuk a követelmények megtartásáról gondoskodni.¹² A megyei szállítási előadók munkájával kapcsolatban hangsúlyozták, hogy igen fontos feladatuk az is, hogy súlyt helyezzenek a vasút és a gépkocsi közötti együttműködés gyakorlati megvalósításával kapcsolatban a helyi feladatok biztosítására. Ennek első lépéseként meghatározott, rövid távolságú viszonylatokban jelentős árumennyiséget vesz át a vasúttól a közút. Másik fontos feladatuk a szállítási dolgozók vizsgáztatására vonatkozó minisztertanácsi határozat végrehajtásának figyelemmel kísérése. Különösen nagy ezzel kapcsolatban a hiányosság a tanácsi

felügyelet alatt működő vállalatoknál, ahol az új szállítási dolgozók egy része nem rendelkezik a szükséges képesítéssel. Lényeges feladatuk még az is, hogy nagy gondot fordítsanak a zöldség-gyümölcs forgalom megfelelő előkészítésére is.¹³ Erre azért volt



9. ábra A MAGÁNFUVAROZÓK SOK TELEPÜLÉSEN KIELÉGÍTETTKÉ A LAKOSSÁG FUVAROZÁSI IGÉNYEIT

szükség, mert a kormány 1957-ben új felvásárlási rendszert vezetett be, ami kizárólag az önkéntességre épült. Az új rendszer a mezőgazdasági termék szállításának szervezését a korábbi évekkel szemben nehezebbé tette, mert a konkrét feladatok csak később váltak ismertté a fuvarozást irányító és lebonyolító szervek előtt. Az 1958. évi feladatokat a Központi Szállítási Tanács májusi ülésén tárgyalta, és határozatot hozott a szállítási feladatok zökkenőmentes megoldása érdekében. A határozat előírta a tervezés módját, a terv benyújtásának időpontját, aminek megtartása a fuvarozatók részéről alapfeltétele volt a fuvarozó vállalatok által elvégzendő feladatok jó teljesítésének. A határozat előírta, hogy júliustól novemberig a közhasználatú és a célfuvarozó gépkocsiparkból havonta hány darabot kell biztosítani a betakarítási és felvásárlási elszállítási feladatok elvégzéséhez. A mennyiségvállalásos fuvarozási forma növelése érdekében a határozat kimondta, hogy egyes áruajtákat (gabonafélék, cukorrépa, dinnye, tengeri) a fuvarozó csak úgy vállalhat szállításra, hogy a gépkocsival ő rendelkezik, és a fuvarozató által közölt viszonylat ismeretében a fuvaro-

zás megszervezését is ő végzi. Ezeket az áruajtákat lehetőleg a rakodási tevékenységgel együtt kell fuvarozásra elvállalni. A napi foglalkoztatási idő ebben az időszakban napi 15 óránál is több lehetett, és a gépkocsik jó kihasználása érdekében az üres futás, az állásidő csökkentése s a pótkocsik fokozottabb igénybevétele is cél volt.¹⁴ A Központi Szállítási Tanács kezdeményezésére 1958 nyarán Mezőgazdasági Szállítási Bizottság alakult, aminek munkájában az érdekelt minisztériumok és főhatóságok legjobb szakemberei vettek részt. A bizottság feladata volt, hogy a szállítási igények és a rendelkezésre álló fuvarozók kapacitása alapján a korszerű közlekedéspolitikai irányelvek figyelembevételével javaslatokat dolgozzanak ki a mezőgazdasági fuvarozási feladatok célszerű, gazdaságos lebonyolításának biztosítása érdekében.¹⁵ A közhasználatú autóközlekedés a cukorgyárak szállításait már az egész ország területén rakodási tevékenységgel együtt vállalta el, és szeptember hónapban mintegy 300-350 fővel több rakodómunkást foglalkoztatott. A fuvarozatók az ipari szállítási feladatoknál is egyre nagyobb mértékben igényelték a ra-

kodási munkák elvégzését is, ami megteremtette a mennyiségvállalásos fuvarozás feltételeit, és nagyban elősegítette a pótkocsik foglalkoztatásának lehetőségét is.¹⁶

1958. május 1-től a tehergépjármű-közlekedésre vonatkozó körzethatár-korlátozásokat az alábbiak szerint módosították:

1. A célfuvarozási vállalatok gépkocsijai az egész ország területére.



10. ábra AZOK A KISTERMELŐK, AKIK NEM TARTOTTAK LOVAT, ESETENKÉNTI SZÁLLÍTÁSAIKAT TEHENEKKEL OLDOTTÁK MEG

2. A közületek gépkocsijai a telephely szerinti megye területére, ha a fuvarozási távolság 50 km-nél nem nagyobb, átfuvarozási lehetőség a szomszéd megye területére.

3. A mezőgazdasági termelészövetkezetek tehergépkocsijai: saját, valamint tagjaik háztáji termelvényeik szállítására az egész ország területére, egyéb szállításokra a közületi gépkocsikra megállapított körzethatár érvényes.

4. A földműveszövetkezetek tehergépkocsijai és

5. a kisipari termelészövetkezetek tehergépkocsijai a közületek tehergépkocsijaira megállapított korlátozásokkal fuvarozhatnak.

6. A mezőgazdasági gépállomások vontatói mezőgazdasági jellegű fuvarozásoknál a gépállomás működési területére és a szomszédos gépállomások egész területére fuvarozhatnak. Nem mezőgazdasági jellegű fuvarozásoknál területi korlátozás: a fel- és lerakóhely közötti távolság a közúton 24 km-en belül legyen. Tehergépkocsival végzett mezőgazdasági és egyéb fuvarozásokra egyaránt a közületek tehergépkocsijaira megállapított körzethatár érvényes.

7. Minden más szerv üzemeltetésében levő vontató a telephelytől közúton mért 30 km-es körzeten belül fuvarozhat.

8. A közútra levizsgáztatott dömperek az üzemeltető vállalat működési területén belül a mindenkori rakodási helytől közúton mért 10 km távolságig fuvarozhatnak.

Ezzel a rendelettel egyidejűleg (1958. május 1-től) a TEFU vállalatok gépjárműveire megállapított körzethatár-korlátozást a módosító rendeletekkel együtt hatályon kívül helyezték, azaz a *TEFU gépkocsik az ország területén korlátozás nélkül fuvarozhatnak*.¹⁷

Egységes minisztériumi ellenőrzés alá vonták az autóközlekedést és a szekérfuvarozást, ami elősegítette a két közúti közlekedési ág közötti helyes koordinációt is. Ezt

Tudja-e mi a központosított szállítás ?



A legszervezettebb közúti árutovábbítás

A fuvaroztató kényelme

Takarékosság a fuvarszközzel, munkaerővel, idővel és pénzzel

11. ábra A KÖZPONTOSÍTOTT ÁRUSZÁLLÍTÁS ELŐNYEIT A FUVAROZTATÓK NEHEZEN ÉRTETTÉK MEG

igazolta például, hogy a vidéki városokban a helyi áruterítő vagy begyűjtő forgalom egy részét lófogatra terelték át, és a gépkocsikat 2-4 km-es távolságon végzett fuvarozások helyett nagyobb távolságon foglalkoztatták.¹⁸ A SZÖVOSZ Szállítási Bizottsága pedig a gyorsan romló zöldség-gyümölcs-árak szállításának vasútról közútra történő átterelésére tett javaslatot.¹⁹

A szekérfuvarozással kapcsolatban sok szabálytalanságot állapítottak meg az ellenőrök. Az érvényben lévő szabályok szerint azokban a helységben, ahol BELSPED-vállalat vagy kirendeltség működött, állami szerv csak a BELSPED-del végezhető fuvarozást. A 22/1958/III. 7. sz. kormányrendelet szerint közületi vállalat csak akkor végezhető magánfuvarossal fuvarozást, ha a BELSPED nyilatkozott arról, hogy a szóban levő fuvarozást nem vállalja, vagy pedig a vállalat erre a KPM-től külön engedélyt kapott. A fuvarozási teljesítményért

járó díjakat azonban a magánfuvaros igénybevétele esetén is csak a BELSPED-en keresztül lehet elszámolni. Azokban a helységeken, ahol BELSPED vállalat vagy kirendeltség nem működik, ott az állami vállalatok és szervek közvetlenül vehetik igénybe a magánfuvarosokat. Ilyen esetben a megyei és megyei jogú városi tanácsai hivatal apparátusában működő tarifaellenőrök feladata a magánfuvarosok ellenőrzése, illetőleg a felszámított fuvardíjak díjszabás szerinti helyességének ellenőrzése. Hasonló feladata van a tanácsnak a magánfuvarosok által magánosok részére végzett fuvarozásoknál is. A magánfuvarosok foglalkoztatásának ellenőrzése a tanácsok feladata volt. Arra kellett törekedni, hogy a BELSPED-vállalatok fuvarozásainak szervezésével, a fuvarszközök megfelelő átcsoportosításával lehetővé tegyék a közületi fuvarozások kielégítését.²⁰

A KPM 1958. november 3-án országos értekezletet tartott a megyei tanácsok, a Budapesti Fővárosi Tanács, valamint a megyei jogú városi tanácsok építési és közlekedési osztályának vezetői részére. Az értekezleten a szállítási feladatokkal kapcsolatban Csoltó László, a Központi Szállítási Tanács titkára szólalt fel, és többek között rámutatott arra, hogy a megyei tanácsok fontos feladata a magánfuvarozók lehető visszaszorítása a szállítási feladatok megoldásából. Az elmúlt év óta egészségtelenül elszaporodtak a magánosok által végzett fuvarozások, amit a tanácsai szervek is elősegítettek azzal, hogy az illetékes közlekedési szervek megkérdése nélkül „nyakra-főre” adtak fuvarozási engedélyt bárkinek, aki kérést terjesztett elő. Helyes volna, ha a közeljövőben a megyei tanácsok végrehajtó bizottsági ülésen foglalkoznának a magánfuvarozással kapcsolatos problémákkal. A megyei tanácsoknak minden erővel támogatni kell az új közlekedéspolitikai célkitűzéseket is, amelyek arra irányulnak, hogy a szállítási feladatokat észszerűbben, gazdaságosabban osszák el az

egy-egy közlekedési ágak között. A megyei tanácsoktól azt kérte a közlekedési kormányzat, hogy az eddigieknél sokkal alaposabb módon vizsgálják meg, hogy milyen további árumennyiséget lehet a vasútról a közútra áttéríteni. Ezt követően Csoltó László azzal is foglalkozott, hogy a megyei tanácsok gyakran mellékesen kezelik a szállítási problémákat, és nem törődnek ezzel a munkaterülettel. Emellett a szállítási előadókat egészségtelenül túlterhelik egyéb munkával is.²¹

1959-ben a termelészövetkezeti mozgalom fejlődése és megerősödése szükségessé tette az új termelészövetkezetek szállítási feladatainak maradéktalan, zökkenőmentes és gazdaságos megoldását is. Ennek érdekében az új termelészövetkezetek a mezőgazdasági gépek mellett vontatókat is kaptak azért, hogy belső anyagmozgatásaikat gépi erővel végezhesék el. A szövetkezetek megalakulása előtt az egyéni gazdálkodók saját lófogattal végezték szállításaikat, aminek a megoldása most elsősorban a mezőgazdasági gépállomások, másodsorban a közforgalmú autóközlekedés feladata lett. A közforgalmú autóközlekedési vállalatok felkészültek az új termelészövetkezetek szállítási feladatainak gyors és gazdaságos megoldására, a tehergépjárművek egy részét a gócponti helyekről kisebb körzeti helyekre telepítették az ott jelentkező fuvarfeladatok elvégzésére. Az új termelészövetkezetek iparcikkekkel történő gyorsabb ellátása érdekében a darabárus járatok útvonalát úgy alakították ki, hogy a termelészövetkezeteket ellátó boltegységeket az útvonalba bekapcsolják. A szakképzettség megteremtése érdekében a termelészövetkezetek rendelkezésére bocsátották az egyes közlekedési ágakkal kapcsolatos alapismereteket tartalmazó brossúrákat, valamint a szállítási feladatok ellátásával megbízott termelészövetkezeti dolgozók részére oktatást, tanfolyamot tartottak.²²

A szállítási ismeretterjesztő füzetet térí-

tés nélkül bocsátották a termelőszövetkezetek részére. Az 1959. április 16-án tartott munkaértekezleten a megyei szállítási előadók több problémát is megtárgyaltak. Ilyen volt például az, hogy a termelőszövetkezeti mozgalom fejlődésével számos fuvarozással is foglalkozó egyéni termelő lett termelőszövetkezeti tag, így a magánfuvarozó kapacitás jelentősen csökkent. Ilyen körülmények között az is megfontolandó, hogy ahol erre szükség van, a termelőszövetkezeteknek szabad kapacitásuk terhére engedélyezni kellene a fuvarozás végzését. Ezzel kapcsolatban a munkaértekezlet álláspontja az volt, hogy a termelőszövetkezetek elsődleges feladata a mezőgazdasági termelés és az azzal kapcsolatos szállítások elvégzése. Fuvarozási tevékenység részükre csak akkor engedélyezhető, ha az nem gátolja a mezőgazdasági termelés zavartalanását, folytonosságát. A megyei szállítási előadók feladatává tették annak elbírálását, hogy megvizsgálják a fennálló helyzetet. Több megyei szállítási előadó is hangsúlyozta, hogy egészségtelen a gépállomások azon törekvése, hogy elsődleges feladatukon – az állami gazdaságok, termelőszövetkezetek mezőgazdasági jellegű szállítási igényeinek kielégítése – túl egyéb, nem mezőgazdasági jellegű fuvarozásokat vállalnak, ugyanakkor ezen a területen levő mezőgazdasági szervek közhasznú fuvarszközöket vesznek igénybe. Ezen a téren a Földművelésügyi Minisztérium feladata rendet teremteni. Ekkor már nagy számú fuvarszköz volt a mezőgazdasági szervek birtokában, de sem az állami gazdaságok, a termelőszövetkezetek, a gépállomások, sem az államigazgatás vonalán nem volt szállítási apparátus a szállítások tervezésére, szervezésére, a szállítási feladatok összefogására, irányítására lebonyolítására és a szállítások gazdaságosságának vizsgálatára. A munkaértekezlet első lépésként javasolta a megyei tanácsok mezőgazdasági osztályában szállítási előadói munkakör létesítését.²³

1959-ben tovább szaporodtak a törvényellenes, szabálytalan közúti fuvarozások, ami azt bizonyította, hogy a vállalatok, mezőgazdasági szervek vezetői vagy nem ismerik, vagy nem törődnek a tehergépkocsik használatára vonatkozó előírásokkal. A megállapított szabálytalanságok több mint 60%-át a mezőgazdasági szektor állományában levő tehergépjárművel követték el. A felügyeleti szervek és a minisztériumok szigorú intézkedésére lenne szükség ahhoz, hogy a törvénytelenések megszűnjenek.²⁴

A KPM. VI. Autóközlekedési Főosztály rendeletére 1959-ben az autóközlekedési vállalatok és a BELSPED vállalatok fuvarvállaló helyeit az egész ország területén össze kellett vonni. Ekkor az országban 80 AKÖV körzeti menetirányító szolgálati hely és 130 BELSPED kirendeltség működött.²⁵ 1959. június 14-én tartották Budapesten az UVA-TERV székházában a IV. Országos Szállítási Értekezletet, ami Csoltó Lászlónak, a KSZT titkárának megnyitó beszédével kezdődött. Az elnöki megnyitó után Kossa István közlekedés- és postaügyi miniszter emelkedett szólásra, aki többek között hangsúlyozta, hogy megbízható becslések szerint a nyári és az őszi hónapokban 30%-al több lesz az elszállítandó áru mennyisége, mint az elmúlt évben. Ennek ismeretében már most megállapítható – mondta a miniszter –, hogy akármilyen erőfeszítést teszünk, ha nem kapunk megfelelő műszaki segítséget, nem tudunk megbirkózni a feladatokkal. Az autóközlekedés területén sokáig már nem tartható, hogy az üzemek óradíjas elszámolással béreljék a tehergépkocsikat, meg kell valósítani a legszélesebb körben a mennyiségvállalásos fuvarozást. Afelett sem lehet napirendre térni, hogy a közületi gépkocsik kihasználása csak töredéke az AKÖV kocsik kihasználásának. A miniszter beszéde után 19 felszólalás hangzott el.²⁶

A Központi Szállítási Tanács titkársága 1959. július 30-án munkaértekezletet tar-

tott a megyei szállítási tanácsok szállítási előadói részére. A megyei szállítási előadók rámutattak arra, hogy kormányzatunk igen jelentős mennyiségű új tehergépkocsit bocsátott a termelősövetkezetek rendelkezésére, de egyes helyeken nem megfelelően használják a gépkocsikat, sok esetben illetéktelen fuvarozást végeznek velük. Mind nagyobb nehézséget okoz az is, hogy a mezőgazdaságban nincs megfelelő szállítási szervezet. Jobb szervezéssel nem lenne szükség a mezőgazdaságot fuvarszközökkel megsegíteni, a szállításaikat saját fuvarszközökkel is megoldhatnák. Többen hangsúlyozták az éjjeli, a vasár- és ünnepnapokon történő rakodások megszervezését is.²⁷

1959 nyarán rendkívüli mértékben elszaporodott a tehergépkocsival történő személyszállítás. A csoportos személyszállítás engedélyét a területileg illetékes autóközlekedési igazgatóság adta ki, de sokan engedély nélkül – vagy nem az engedélyezett személyszállítást – végezték a tehergépjárművel. Mások nem az engedélyezett járművel, útvonalon, napon vagy az engedélyezett céllal végeztek csoportos személyszállítást. Az is gyakran előfordult, hogy a társadalmi szervek nem a megye területén és nem az engedélyt kiadó társadalmi szerv sajátos céljaira szolgáló utazásra használták fel engedélyüket.²⁸

1959. szeptember 16–17–18-án rendezték meg Budapesten a II. Országos Közlekedési Kongresszust, ami három ülészakeből állt. A megnyitó ülés általános, valamennyi közlekedési ágazatot érintő kérdéssel foglalkozott, a szakosított üléseken külön-külön tárgyalták meg a vasút, a közút, a hajózás és a légiközlekedés fejlesztési problémáit, majd a záróülés ismét közös tanácskozás volt. A közúti közlekedés ülésén Földvári László miniszterhelyettes elnökölt, az ülés előadói pedig Ivócs Béla, a KPM VI. Autóközlekedési Főosztály vezetője, és Molnár János, a KPM. II. Útfőosztály vezetője

volt. Ivócs Béla többek között vázolta, hogy hazai viszonyaink között 1965-ig az összes áruszállítás 55-58%-át gépkocsival kell elvégezni, ami a gépjárműállomány jelentős növelését teszi szükségessé. Hasonló fejlődés előtt áll az autóbúszközlekedés is, és jelentősen növekszik a magán személyautók száma is. Mindezek együttesen a gépkocsigyártó ipar és az alkatrészgyártó ipar fejlesztését, a szervízálózat kiépítését is megkövetelik. Végül hangsúlyozta, hogy a káderfejlesztés halaszthatatlan megoldást kíván, mert megfelelő személyi állomány nélkül nem hajthatók végre az autóközlekedésre váró feladatok.²⁹

Az autóközlekedés területén az 1956. évi árvíz óta nem hajtottak végre akkora központi szervezést, mint 1959 őszén. Külön megyei összekötők járták a megye területét, az autóközlekedési igazgatóságok létszámából függetlenített dolgozók kizárólag a mezőgazdasági szállítások szervezésével és ellenőrzésével foglalkoztak, és a KPM. VI. Autóközlekedési Főosztályáról is külön kijelölt dolgozók segítettek az egyes igazgatóságok területén mutakozó mezőgazdasági szállítási feladatok megoldását. Az ország egész területéről naponta jelentések érkeztek a feladatokhoz szükséges fuvarszköz igényekről, azok kielégítési módjáról, a fuvarszközök kihasználásáról, valamint az esetleges rendelleneségekről. Szükség esetén azonnal közvetlen közponzi intézkedés kiadására került sor. A feladatok végrehajtása során azt is megállapították, hogy a mezőgazdasági szállítások megoldásához nem elég csak a közhasználatú autóközlekedés rendkívüli intézkedése, törekvése, ehhez hozzá kell járulni az összes tehergépkocsival rendelkező szerveknek. Nagyobb terhet kell vállalni a célfuvarozási vállalatoknak, a fuvarozatóknak pedig törekedni kell a tehergépjárművek maximális kihasználására. Nem fordulhat elő, hogy a betakarításhoz biztosított tehergépjárművekkel egyéb, nem a legfon-

tosabb feladatokat végezzék. A megyei tanácsok szerveinek is nagyobb segítséget kell nyújtani a feladatok megoldásához, de nem csak azzal, hogy összegyűjtik a fuvarszköz igényeket, és azok indokoltságának megállapítása nélkül követelésekkel lépnek fel, hanem az igényeket értékeljék, és kutassák fel a megye területén fellelhető szabad fuvarszközöket, s irányítsák azokat a mezőgazdasági feladatok megoldására. A KPM nagy területi átcsoportosításokat hajtott végre, mert a feladatok nem egyformán jelentkeztek az ország területén.³⁰

A népgazdaság mindent elkövetett a mezőgazdasági szállítások maradéktalan megoldása érdekében³¹, ennek ellenére éppen a mezőgazdaság területén fordult elő, hogy a fuvarszközöket nem a fontos feladatoknak megfelelően foglalkoztatták.³²

1959 őszén a mezőgazdasági termékek betakarításánál új feladatként jelentkezett a silókukorica betakarítása. Ez az eddig ismeretlen szállítási feladat nagy nehézségek elé állította a KPM mellett működő Operatív Szállítási Bizottságot, az egész közhasználatú autóközlekedést, de az érdekelt gazdasági tárcákat is. A feladat teljesítése augusztus végén kezdődött, és elsősorban a gépállomások fuvarszközeivel kellett volna megoldani, de az kevésnek bizonyult. Ezért kényszerült a közhasznú autóközlekedés arra, hogy az egyéb közhasznú gazdasági tárcáktól elvont gépkocsikkal segítséget nyújtson a gépállomások és a termelészövetkezetek részére. A betakarítás megkezdése óta mintegy 500–700 db közhasználatú gépkocsi és a gépállomásoktól váltakozva 1100–1700 vontató végezte ezt a munkát. A feladatok naponta egyes területeken más-más mértékben jelentkeztek, ezért a felméréseket egy központi irányított országos összekötőhálózat végezte, és állandóan kapcsolatban tartott az illetékes megyei szervekkel, a gépállomásokkal és a termelészövetkezetekkel. Október közepére már csökkent a közhasz-

nálatú autóközlekedéstől igénybe vett gépkocsik darabszáma, ami országosan nem haladta meg a napi 150 darabot, ezért az illetékes szervek a gépállomások részére kötelezően előírták a feladatok saját fuvarszközökkel történő megoldását, a termelészövetkezeteknek pedig azt, hogy a szükséges fuvarszközöket közvetlenül a gépállomásoktól rendeljék meg.³³

Az őszi forgalom sikeres lebonyolításával kapcsolatban még meg kell említeni, hogy a Központi Szállítási Tanács versenyt hirdetett a gazdasági tárcák között a tehergépkocsik vasárnapi foglalkoztatására. Október utolsó vasárnapján az autóközlekedési vállalatok 1500 gépkocsival végeztek fuvarozást a tárcák részére, ami az elvárható szint alatt maradt.³⁴

Az őszi forgalom ideje alatt a közhasználatú tehergépkocsi-fuvarozó vállalatok munkájában a legnagyobb nehézséget a havi fuvarozási tervek pontatlansága jelentette. A mezőgazdasági fuvarozásoknál a pontos tervszerűséget nehéz megkövetelni, mert az időjárás alakulása önmagában is befolyásolja a fuvarozási feladatokat. A többi fuvaroztató a havi tervek elkészítésénél nem mérte fel kellően a fuvarfeladatokat, azok viszonylatát, így a terv és a tényszámok között nagy eltérések mutatkoztak.³⁵

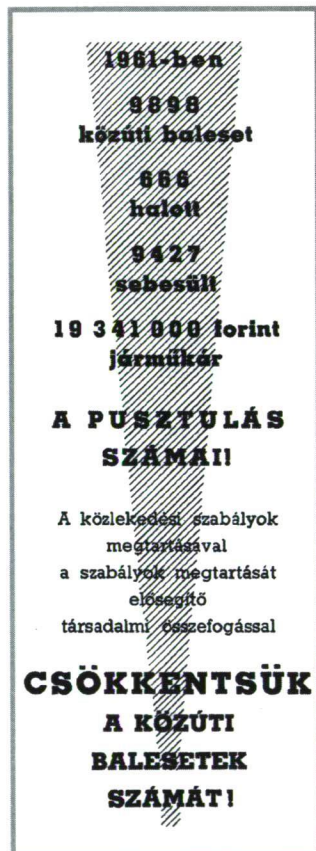
A Központi Szállítási Tanács megállapította, hogy az őszi forgalom ideje alatt egyes helyeken túlméretezett fuvarigényeket jelentettek be, és előfordult, hogy a mezőgazdaságban állományban levő fuvarszközöket egyéb célokra használták fel. Az is megtörtént, hogy nem az előírt időben igényelték a fuvarszközöket a közhasználatú teherautóközlekedési vállalatától, ami aztán zavart okozott a mezőgazdasági munkák elvégzésében. A Központi Szállítási Tanács ezért úgy határozott, hogy a helyi szerveknek a helyszínen kell felülvizsgálniuk a mezőgazdasági szervek fuvarigényeinek indokoltságát. E feladat irányítását a megyei szállítási előadónak a

területileg illetékes Autóközlekedési Igazgatóság mezőgazdasági összekötőjével egyetértésben kellett ellátni. Ennek keretében a Megyei Tanács Mezőgazdasági Osztályának, az illetékes Autóközlekedési Vállalat összekötőjének, valamint a megyei gépállomás igazgatóságának bevonásával bizottsági munkában tételesen felülvizsgálták a bejelentett mezőgazdasági fuvarigényeket, a mezőgazdaságban foglalkoztatott közhasználatú fuvarszközök kihasználtságát, és megvizsgálták azt is, hogy a gépállomási fuvarszközök a Földművelődési Minisztérium idevonatkozó rendeletének megfelelően elsősorban mezőgazdasági jellegű szállításokat végeznek-e.³⁶ 1959. október 1-től a Harkányfürdő–Drávaszabolcs közötti vasútvonal személy-, útipoggyász- és expresszáruforgalmát, a Körmend–Pirkaminszent és Szőreg–Vedresháza közötti vasútvonalak összforgalmát a területileg illetékes vállaltok vették át.³⁷ 1959 végére a gépkocsival végzett szállítások központosítása tekintetében

már jelentős előrehaladás történt. A Központi Szállítási Tanács december 15-i ülésén elhatározta, hogy 1960. január 1-től a budapesti TÜKER-telepről történő tüzelőanyagszállítást, a kocsz szállítását az Óbudai Gázgyárból és a Csepel Vas-és Fémművek szállításait központosított rendszerben kell végezni³⁸. (11. ábra)

A Budapesti Rendőrkapitányság 1960. január 1-től Budapest újabb területén tiltotta meg a lófogatú járművek közlekedését. A KPM VI. Autóközlekedési Főosztálya az érdekelt gazdasági minisztériumokkal közösen megtette szükséges intézkedését, hogy a fuvarfeladatok géperejű járművekkel elvégezhetőek legyenek. A felszabaduló lovakat vidékre csoportosították át, főként olyan területekre, ahol a lakosság fuvarigényeit a legjobban szolgálják és csökkentik a magánfuvarozás szükségességét. A fővárosban a lófogatok pótlására mintegy 200 darab tehergépkocsira volt szükség.³⁹

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium 1960. január 8-án országos értekezletet tartott a közlekedés különböző szakterületein dolgozó vezetők számára. Az értekezlet tárgya az 1959. évi munka értékelése és az 1960. évi feladatok voltak. A megnyitó beszédet



Kőbányák, figyelem!

Folyamatos termeléssel adjanak lehetőséget
minél nagyobb

közúti előszállítások

végzésére

Így biztosíthatják saját tervük,
a felhasználók és a közlekedés
éves tervének teljesítését

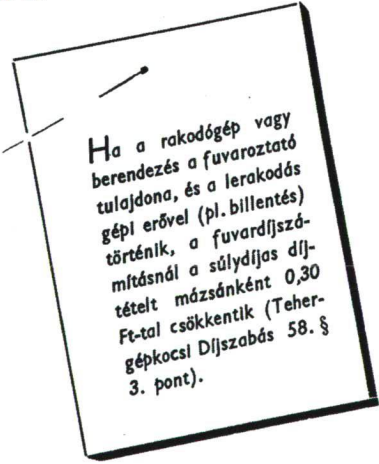
12. ábra A TAVASZI HÓNAPOK SZABAD FUVARKAPACITÁSÁT A KÖZÚTI KÖZLEKEDÉS IS ELŐSZÁLLÍTÁSSAL PRÓBÁLTA KIHASZNÁLNI.

13. ábra A KÖZÚTI BALESETEK 1961-BEN TOVÁBB EMELKEDTEK

dr. Csanádi György, a közlekedés- és postaügyi miniszter első helyettese mondta. Vázolta az értekezlet célját, aminek megtartása a korábbi gyakorlattól eltérően azért vált sokkal korábban aktuálissá, mert a tervgazdálkodás fejlődésével szállítási feladatok is egyenletesebbé váltak, ami az őszi csúcsokat viszonylag letompította és ma már egész éven át fokozottabb, de kiegyensúlyozottabb szállítási feladatokra kell felkészülni. (12. ábra)

Kossa István közlekedés- és postaügyi miniszter az 1960. évi feladatokkal foglalkozott, majd rátért a vezetés legfontosabb kérdéseire. Mint mondta, a közlekedés területén is eltérések tapasztalhatók a kiadott rendeletek szelleme és azok végrehajtása között. Nincs külön közlekedéspolitika a vasútra, közútra, stb, hanem csak egységes közlekedéspolitika van. Sok meg nem értés tapasztalható a közlekedési ágak koordináci-

Közúti fuvarozásainál
— különösen a szóródó áruknál —
rakodógépesítéssel nagy költségmegtakarítást
érhet el.



Ha a rakodógép vagy berendezés a fuvaroztató tulajdona, és a lerakodás gépi erővel (pl. billentés) történik, a fuvardíjszámításnál a súlydíjas díjtételt mázsánként 0,30 Ft-tal csökkentik (Tehergépkocsi Díjszabás 58. § 3. pont).

14. ábra AZ 1960-AS ÉVEKBEN DÍJSZABÁSILAG IS ÖSZTÖNÖZTÉK A RAKODÁSGÉPESÍTÉST

VEGYE IGÉNYBE



a Tehergépjármű Díjszabás
határidős kedvezményét

Helyközi viszonylatban továbbí-
tandó áruit pótfuvarként adja fel
fuvarozásra

**EZÉRT 25% DÍJKEDVEZMÉNYT
BIZTOSÍT A FUVARÓZÓ**

15. ábra A PÓTFUVAROKAT KEDVEZMÉNYES
FUVARDÍJVAL SEM LEHETETT AZ
ELVÁRHATÓ MÉRTÉKBEN NÖVELNI

ójával kapcsolatban is. A vasútnak nem kell félni az autóközlekedés előretörésétől, a vasút fejlesztésére is jelentős anyagi eszközöket fordít a kormány.⁴⁰

1960. február 1-ig az ország egész területén megtörtént a volt BELSPED és az AKÖV szolgálati helyek összevonása. A fuvaroztatók ezután egy helyen jelenthették be fuvarigényüket a lófogató fuvarszközökre és a gépkocsikra.⁴¹ 1960. február 29-én tartotta alakuló ülését a Magyar Autó-közlekedési és Autófenntartó-ipari Dolgozók Biztosítási és Önszegélyező Csoport-ja.⁴²

1960. május 27-én a közlekedés- és postaügyi miniszter utasítására ankétot tartottak Budapesten a fővárosi és a vidéki sajtó képviselői részére. Azért volt fontos a közvélemény ilyen módon történő mozgósítása, mert 1959-ben 637 ember halt meg Magyarországon közúti baleset következtében, és a balesetek száma egyre növekedett.

Ez miatt szükséges a tanító, nevelő munka, valamint az, hogy a járművezetőket, a gyalogosokat, a pedagógusokat, a szülőket, a gyerekeket és az idős embereket ráébresszék a veszélyre.⁴³ (13. ábra)

A KPM VI. Autóközlekedési Főosztály 1960. augusztus 15-én országos rakodógép bemutatót tartott a pestlőrinci Kavicsbányában. Az időszzerű bemutatót 300 meghívott és érdeklődő dolgozó előtt Ivócs Béla, az Autóközlekedési Főosztály vezetője nyitotta meg.⁴⁴ (14. ábra)

1960-ban tovább nőtt a tervszerűtlenség a tehergépkocsi fuvarozás terén. A fuvarozatók egy része csak akkor tartotta szükségesnek a tervkészítést, ha egyébként fuvarfeladata nem nyert volna kielégítést, de még így is komoly eltérések voltak a terv és a tényszámok között.⁴⁵

A Központi Szállítási Tanács határozata alapján azok a közületek, amelyek üzemeltetésében 3 vagy ennél több, illetve 10 tonna vagy annál nagyobb raksúlykapacitású tehergépjármű volt, minden egyes gépjárművet kéthetenként egy-egy napra köteles volt 1960. augusztus 1-től november 30-ig a területileg illetékes közúti áru- és menetirányítónak közhasználatú feladatra bejelenteni.⁴⁶ 1960. október 1-től Békéscsaba és Békés között közlekedő keskenynyomközű vasút összforgalmát a Békéscsabai 41. sz. Autóközlekedési Vállalat vette át.⁴⁷

1961. január 1-én az ország területén 108 közúti áru- és menetirányító szolgálati hely volt, és azok 633 db szabad kapacitású tehergépkocsival rendelkeztek. Hódmezővásárhelyen és Pécsen bevezették a TÜZÉP-telepről a központosított tüzelőszállítást, amit a helyi közhasználatú autóközlekedési vállalat szervezett és végzett.⁴⁸

A közúti közlekedés területén az ellenőrök minden szervezési intézkedés és erőfeszítés ellenére naponta találkoztak a legkülönbözőbb szabálytalanságokkal, nehézségekkel. A városokból és a falvakból naponta

ezrével indultak útra rakottan vagy üresen a tehergépjárművek, amelyek helyközi forgalomban történő kihasználásáról – ha a bejelentkezési kötelezettségnek eleget tettek – a közúti áru- és menetirányító szolgálat gondoskodott. (15. ábra)

Sok esetben ez azért nem volt lehetséges, mert voltak olyan vállalatok, amelyek rendszeresen hajnali indulást jelentettek be a menetirányítónak, mert tudták, hogy hajnalban általában nem lehet rakodni, és így mentesültek a leterheléstől. Sokan csak azért jelentették be a tehergépkocsi üres útját, hogy megkapják az üres közlekedésre vonatkozó engedélyt. Többször előfordult, hogy a bejelentést visszavonták, ha a menetirányító az üres útra árut kívánt biztosítani.⁴⁹

A közúti ellenőrzések során az is megállapítható volt, hogy egyes helyeken még mindig nem törődnek az érvényes rendelkezésekkel, és ennek következtében szabálytalanul használják fel a tehergépkocsikat.⁵⁰

1961. június 13-án a Központi Szállítási Tanács titkársága munkaértekezletre hívta össze a megyei szállítási előadókat a mezőgazdasággal kapcsolatos időszzerű szállítási feladatok megbeszélésére. Ez volt az első munkaértekezlet, amire a Földművelésügyi Minisztériummal egyetértésben meghívták a megyei tanácsok mezőgazdasági osztályát is.⁵¹

A KPM VI. Autóközlekedési Főosztály 1961. november 22-én értekezletre hívta össze a megyei tanácsok szállítási dolgozóit. Megvitatták az autóközlekedés közelmúltban végrehajtott átszervezését, célját, jelentőségét. Ezután a Főosztály feladata lett az egész magyar közúti közlekedés irányítása és az ezzel kapcsolatos főfelügyeleti jog gyakorlása. A feladatok elvégzésében a Főosztály nagymértékben kívánt támaszkodni a megyei tanácsok végrehajtó bizottságára és a megyei szállítási előadókra.

A beszámolót követő hozzászólók sürgették a különböző közlekedési ágak közötti

eddiginél szorosabb együttműködés megvalósítását és a komplexbrigád értekezletek gyakoribb megtartását.⁵²

1962 májusában szerelték fel a kecskeméti AKÖV működési területén az első különleges rendeltetésű rádiótelefonokat. Az itt szerzett tapasztalatok alapján országosan 120 ilyen állomással tervezték korszerűbbé tenni a közúti áru- és menetirányító szolgálat munkáját. A terv szerint az országos telefonlanc végleges összehangolását Budapesten a Sashegyen felállításra kerülő nagy hatótávolságú antenna teszi majd lehetővé. Ekkor 179 menetirányító szolgálati hely volt az országban. További szervezési feladat volt az áruterítő és begyűjtő fuvaroknál a matematikai módszerek szélesebb körű alkalmazása is.⁵³

A távközlés és a koordináció jelentős javítását az ezette szükségessé, hogy évről-évre nőtt azoknak a célfuvarozási és közületi tehergépjárműveknek a száma, amelyeket a közúti menetirányítónak üres közlekedésre bejelentettek és a menetirányító azokat a megfelelő, azonnali fuvarfeladat hiányában nem tudta kihasználni. A bejelentett és ki nem használt gépkocsik darabszáma például 1958-ban 11 581, 1959-ben 18 257, 1960-ban 23 934 volt.⁵⁴

Nem javult, sőt romlott a helyzet a jogtalan autófuvarozások területén, amit a KPM Autófelügyeletén kívül a megyei tanácsok építési és közlekedési osztályai is sorozatban megállapítottak. A jogtalan árufuvarozások 70%-át mezőgazdasági tulajdonban levő tehergépjárművekkel végezték.⁵⁵

A nehézségek és problémák ellenére a közúti közlekedés rohamosan fejlődött. A gépjárműpark növekedése azonban maga után vonta a gépjárművek biztonságos elhelyezésének problémáit, egyre több gépjármű parkírozott az utcán. Gyakran előfordult, hogy a gépjármű használatára nem jogosult személy a járművet a parkírozó helyről elindította, és saját céljára használta. Ez a cselek-

mény csak akkor volt büntethető, ha a lopási szándék vélelmezhető volt, vagy a tettes balesetet okozott. Nem volt azonban büntethető a tettes, ha a gépkocsit nem akarta ellopni, csupán rövid ideig használni akarta, majd visszavitte a parkírozó helyre vagy annak közelébe, esetleg a tulajdonost értesítette a gépkocsi helyéről. Ilyen esetben a lopás büntette nem volt megállapítható, mert hiányzott a jogtalan eltulajdonítási szándék. Az 1961. december 22-én a Magyar Közlönyben megjelent 1961. évi V. törvény – az új büntető törvénykönyv – az ilyen cselekményeket a társadalomra veszélyesnek minősítette, és büntetné nyilvánította. Az új büntető törvénykönyv a közforgalmú közlekedési vállalatok végrehajtó szolgálatát ellátó dolgozóit támadás esetén ugyanolyan védelemben részesítette, mint a hivatalos személyeket.⁵⁶

Mint minden évben, 1962-ben is nagy figyelmet fordítottak a mezőgazdasági szállításokra. A betakarítást és a felvásárlást végző fuvarozatók július hónapra 200 db gépes és 40 db pótkocsi igényt jelentettek.⁵⁷

A beérkezett tervadatok szerint a szállítási feladatok július második felében voltak a legnagyobbak. Csongrád megyében szállítások nagy részét Szatymaz község felvásárló körzetében kellett lebonyolítani. Az Operatív Bizottság területi ellenőrzése során megállapította, az igényelt fuvareszközöket a felvásárló szervek minden esetben megkapták. A Bizottság a szatymazi körzetben nehezményezte, hogy a fuvaroztató több fuvarozóval áll szerződéses viszonyban. A vizsgálat idején ebben a körzetben öt fuvarozó vállalat 34 db tehergépkocsija dolgozott, és gyakori volt a 3-6 órás várakozási idő is.⁵⁸

A mezőgazdasági közúti szállításokkal minden évben a KPM-en belül működő Operatív Bizottság foglalkozott. A Bizottság a szállítási feladatokhoz szükséges fuvareszközöket biztosította, de azt is ösztönöz-

te, hogy a mezőgazdasági üzemek saját szállítási aikat saját fuvarszközeikkel oldják meg, és csak a legszükségesebb mértékig igényeljenek közhasználatú járműveket. A szövetkezetek jelentős számú tehergépjárművel és állati erővel vont fuvarszközeikkel rendelkeztek. A mezőgazdasági munkák csökkenése és szünetelése idején ezek a járművek csak részben vagy alig voltak kihasználva, ezért alkalmasak voltak arra, hogy a helyi és a helyközi fuvarokat lebonyolítsák. A termelőszövetkezetek gazdasági melléktevékenységéről és termelvényeinek értékesítéséről szóló 11/1961. (IV. 30.) F. M. rendelet a szövetkezetek által tehergépjárművekkel végzett bérfuvarozási tevékenységeket is szabályozta. Az illetékes főhatóságok (KPM, FM, PM) a szövetkezetek fuvarozási kapacitásának kihasználását célzó és rendező jogszabály megalkotásánál abból az elvből indultak ki, hogy a szövetkezet fuvarozási tevékenysége

– ne veszélyeztesse az állami fuvarozási kapacitás optimális kihasználását,

– ne akadályozza a mezőgazdasági munkák maradéktalan és kellő időben történő elvégzését,

– javítsa a szövetkezetek gazdasági helyzetét.

A rendelet kimondta, hogy a szövetkezet tehergépjárművel a KPM Országos Menetirányító Szolgálat helyi szervénél való bejelentés után, AKÖV menetlevéllel végezhet fuvarozást. A korlátozás nem vonatkozott azokra a fuvarozásokra, amelyeket a szövetkezetek egymás vagy tagjaik részére végeztek. (A körzethatár korlátozást a 212. 599/1958. KPM. Sz. rendelet tartalmazta.)⁵⁹

A közhasználatú autóközlekedési vállalatok 1949-ben történt megalakulásuk óta hatalmas ütemben fejlődtek, de az ügyvitelgépítésre csak 1959-ben került sor, amikor a KPM valamennyi operatív ágának a gépítését rendelte el. Az autóközlekedés

ügyvitelének a gépítésére 1960–61. években került sor, amikor megérkeztek a keletnémet Mercedes könyvelő-, és a csehszlovák ARITMA típusú lyukkártyagépek. Az autóközlekedés ügyvitelgépítése ezekkel a gépekkel lyukszalagos technikával lett megszervezve. Ennek a módszernek az volt a lényege, hogy az ország minden autóközlekedési vállalata lyukszalagos gépet kapott, amelyen a menetlevelek adatai lettek elsődlegesen felvezetve. A könyvelőgép ezeket az adatokat összegezte, és az adatokról lyukszalagot készített. Ezeket a lyukszalagokat a vállalatok autóbusszal vagy telex útján az adatfeldolgozó központba (KPM Autóközlekedési Vezérigazgatóság Szervező Iroda, Budapest V., Október 6. u. 13.) küldték, ahol a lyukszalagról egy ún. „konverter” segítségével – emberi beavatkozás nélkül – lyukkártya készült. A lyukkártyákból azután a vállalat működéséhez és adatszolgáltatásához szükséges adatok sokféle csoportosításban kerültek feldolgozásra. Rendszeresen feldolgozásra kerültek:

- teljesítmény-statisztika
- szállításterv-teljesítés,
- árunem-statisztika,
- rakodási verseny értékelése,
- gépkocsivezetői prémiumok,
- korszerű szállítási formák adatai.

* * *

1963-ban már az ország valamennyi autóközlekedési vállalatát bekapcsolták ebbe a gépi adatfeldolgozási rendszerbe.⁶⁰

1963 tavaszán komoly árvíz- és belvízveszély fenyegetett, ezért a kormány határozata alapján a KPM területén az autóközlekedés is felkészült a veszély elhárítására. A KPM Autóközlekedési Vezérigazgatóság megszervezte és utasításban szabályozta az autóközlekedési vállalatok és az Állami Fuvarozási és Kordélyozási Vállalat feladatát és tevékenységét.

Az utasítás szerint az árvíz- és belvízvé-

2001/XIII. 1–2.

dekezéssel kapcsolatban I., II., és III. készségi fokozatok vannak. Az AKÖV-öknek a figyelmeztető jellegű I. és II. fokozatok elrendelésekor az árvízvédekezési szervek esetenkénti igényét kell kielégíteni. A III. készségi fokozat elrendelésekor a szükséges gépkocsiszámot kijelölik, készenléthe helyezik, illetve szükség szerint munkába állítják. Az AKÖV-ök központjában rendelkezési joggal felruházott éjjel-nappali működő árvízvédelmi ügyeleti szolgálatot tartanak. Az AKÖV-ök a védekezés előre megszervezett billenős fixplatós és dömpfer oszlopokkal végzik, amelyek működéséhez megfelelő számú műhelygépkocsit, javítógepkocsit és forgó-rakodó gépet is biztosítani kell. A gépkocsivezetők maximális óraszámja az engedélyezett 20%-kal haladhatja meg.

A védekezésnél igénybevett gépjárműveket a fuvarozásból a következő sorrendben kell elvonni: először a közületi gépjárművekkel rendelkező vállalatoktól, másodsor olyan vállalatoktól, amelyek célfuvarozási gépjárművet is foglalkoztatnak vagy az elvont AKÖV gépkocsik helyett a feladatot célfu-gépkocsik is elláthatja, harmadszor azoktól a vállalatoktól, amelyek egyidejűleg

több AKÖV gépkocsit foglalkoztatnak. A gépjárműelvonás ellenére is zavartalanul biztosítani kell a közellátás (élelmiszer- és tüzelőanyag-fuvarozás), a központosított fuvarozás, a vasúti fel- és elfuvarozás, valamint azoknak a szerveknek a fuvarozási igényeit, amelyek bizonyíthatóan árvízvédekezéssel kapcsolatos feladatot látnak el.

A védekezésnél foglalkoztatott AKÖV gépjárművek a menetirányító szolgálathoz való bejelentési kötelezettség alól általában mentesülnek. Részükre pótfuvar csak akkor lehet biztosítani, ha ezzel a védekezést nem veszélyeztetik.

A készenlét elrendelésével a gépjármű-oszlopok éjjel-nappali igénybevételével kell számolni. A gépjárműoszlopok munkájukat úgy kötelesek megszervezni, hogy azok két-tónél több részre ne oszoljanak, és működési területük 20 km-t lehetőleg ne haladja meg.

A védekezésben résztvevő gépjárműveket a szélvédőn piros nyomású „Árvízvédelem” felirattal és a menetokmányokat piros írónnal nyomtatott „A” betűvel kell megjelölni.

A védekezéssel kapcsolatos jelentések továbbítása megelőz minden más jelentést.⁶¹

(Folytatjuk)

Jegyzetek

- ¹ *Közlekedési Közlöny*, 1956/8. sz., II. 19. és 32. sz. VIII. 5. (A továbbiakban KK.)
- ² A Közlekedés- és Közlekedésépítés-tudományi Egyesület Által szervezett konferenciára meghívottak előzetesen megkaptak egy 128 oldalas anyagot, amihez a konferencián ötvenen szóltak hozzá. Legtöbben a helyi közlekedés hiányosságait, a megoldásra váró feladatokat és azok végrehajtásának lehetőségét elemezték. A konferencia után az előkészítő bizottság munkabizottsággá alakult át, és megkezdte az egész anyag feldolgozását, értékelését és az illetékes kormányzervekhez történő felterjesztés előkészítését (KK, 1956/4. sz. I. 22.).
- ³ KK, 1956/37. sz. IX. 9.

- ⁴ 1957 januárjában 3 autó busszal és 3 tehergépkocsival ismét megindul a vasútpótló forgalom Dunapataj–Kalocsa–Baja között. Február elején már négyautó busszal és nyolc tehergépkocsival bonyolították le a forgalmat. Ebben a viszonylatban eredetileg vasútvonalat terveztek építeni. A 76 km-es vasútpótló vonalat 1956. szeptember 10-én nyitották meg. A járatok 1960. április 1-ig voltak MÁV kezelésben, ekkor átvette a bajai 43. sz. AKÖV, de érvényben maradt a MÁV díjszabás. A közúti díjszabást 1973. január 1-től vezette be a VOLÁN vállalat.

⁵ KK, 1957/16. sz. IV. 21.

⁶ KK, 1957/12. sz. III. 24.

⁷ KK, 1957/21. sz. V. 26.

⁸ KK, 1957/30. sz. VII. 28.

⁹ A módosított fuvarozástervezés lényege az alábbi volt:

A fuvaroztató vállalat feladata: Ha a termelő, elosztó vagy értékesítő vállalatok szállítási feladataikat AKÖV vagy célfuvarozási vállalattal kívánják megoldani, és az elfuvarozásra kerülő árumennyiség eléri vagy meghaladja a havi 200 tonnát, a területileg illetékes fuvarozó vállalathoz egy példányban havi fuvarozási tervet kell benyújtani. Ugyancsak havi fuvarozási tervet kell készíteni, ha az elfuvarozásra kerülő áru súlya nem éri el a havi 200 tonnát, de a tervidőszakban egy db 3-4 tonnás vagy ennél nagyobb kapacitású tehergépkocsi legalább napi 11 órás, kihelyezésben 15 órás igénybevétele szükséges. A havi fuvarozási tervet a tárgyhónapot megelőző hónap 18-ig kell egy példányban a felügyeleti minisztérium szállítási osztályához megküldeni. A szükséges tervyomtatványt a Nyomtatványellátó Vállalatnál lehet beszerezni (Budapest, V. Szent István tér 4.).

A fuvarozási vállalat feladata: A havi fuvarozási tervek benyújtásakor a fuvarozó vállalat elsősorban arról győződik meg, hogy a terv az előírtak szerint készült-e. Megvizsgálják azt is, hogy a fuvarfeladat mennyiségvállalás vagy folyamatos gépkocsibiztosítási fuvarozási formában végezhető el, és erre vonatkozó javaslatát a fuvaroztató részére megteszi. A beérkező fuvarigények elbírálásakor figyelembe kell venni az előírt fontossági sorrendet, amire különösen akkor van szükség, ha a rendelkezésre álló fuvarkapacitás nem elégséges.

A fuvarozó vállalatok feladata a havi tervek teljesítésének naponta történő részletes vizsgálata. A lemaradások okát azonnal meg kell állapítani, a fuvaroztató figyelmét ennek kiküszöbölésre fel kell hívni, és ha az az előírt teljesítmény 75%-át nem éri el, a felhívás kézhezvételétől számított 3-4 napon belül ez nem történik meg, a gépkocsit el kell vonni. A tárgyhónap befejezése után a szerződéses fuvaroztatók havi tervteljesítését részletesen, az egyéb fuvaroztatók teljesítését pedig tárcánként összesítésben hozza a felügyeleti szervek tudomására. A

tervteljesítési bírság alkalmazásától jelenleg mind a fuvarozók, mind a fuvaroztatók eltekintenek.

A minisztériumok szállítási osztályának feladata:

A tervkötelezett fuvaroztatóktól beérkezett havi fuvarozási terveket a minisztérium gondosan felülvizsgálja, és azok reális voltát az egyes iparágakkal történő tárgyalások útján ellenőrzi. Megvizsgálja, hogy az egyes tervkötelezett fuvaroztatók mennyi saját fuvareszközzel rendelkeznek és azok kihasználása milyen mérvű. A célfuvarozási vállaltok részére ki kell adni a havi fuvarvállalásoknál szem előtt tartandó fontossági sorrendet is. Az osztályok részt vesznek a KPM VI. Autóközlekedési Főosztályán a tárgyhót megelőző hó 23-án tartandó országos fuvarigényt felülvizsgáló értekezleten, és a területen ez ideig ki nem elégített fuvarigények fontosságáról, sorolásáról, esetleg átcsoportosításáról a KPM VI. Autóközlekedési Főosztálya egyetértésben döntenek. Döntésről az érdekelt tervkötelezett fuvaroztatókat közvetlenül értesítik.

A KPM VI. Autóközlekedési Főosztálytól kapott összesítőkből a tárgyhót követően értékelik a tervkötelezett fuvaroztatók tervteljesítését. Ugyancsak megvizsgálják a célfuvarozási vállaltok fuvaroztatóinak tervteljesítését is, és az erre vonatkozó összesítéseket a KPM VI. Autóközlekedési Főosztály részére elkészítik.

Az autóközlekedési igazgatóságok feladata:

A fuvarozó vállaltoktól beérkező jelentések alapján megállapítják az igazgatóság területén jelentkező összes fuvarigényeket. Az egyes fuvarozó vállalatoknál a leköthető gépkocsi-kapacitás mértékéig a vállalatok között a szükséges átcsoportosítást végrehajtják. Ezek után a KPM VI. Autóközlekedési Főosztálya részére elkészítik az igazgatóság területén jelentkező havi fuvarigényekre vonatkozó összesítőket, és részt vesznek a tárgyhót megelőző hó 23-án a KPM VI. Autóközlekedési Főosztállyal megtartandó országos fuvarigényt felülvizsgáló értekezleten. Tevékenyen részt vesznek hónap közben a tervkötelezett fu-

varoztatók fuvarozási tervteljesítésnek vizsgálatában, és a fuvarozó gépkocsi-megvonási javaslatának gondos mérlegelése után a gépkocsimegvonásról döntenek.

A KPM VI. Autóközlekedési Főosztály feladata: A tárgyhót megelőző hó 15-ig az AKÖV vállalatoknak megadja azt a fontosági sorrendet, amelyet a vállalatoknak szem előtt kell tartaniuk a beérkező havi fuvarozási tervek elvállalásakor. A tárgyhót megelőző hó 23-án megtartja a fuvarigényt felülvizsgáló értekezletet. Megvizsgálja a tárcák célfuvarozási vállalatának fuvarvállalásait és foglalkoztatottságát. Mindezek után elkészíti javaslatát a jelentkező fuvarigények kielégítésére vonatkozóan a Központi Szállítási Tanács részére. (KK, 1957/17. sz. IV. 28.).

¹⁰ KK, 1957/36. sz. IX. 8.

¹¹ KK, 1957/37. sz. IX. 15.

¹² KK, 1957/44. sz. XI. 3.

¹³ KK, 1958/16. sz. IV. 20.

¹⁴ KK, 1958/27. sz. VII. 6.

¹⁵ KK, 1958/32. sz. VIII. 10.

¹⁶ KK, 1958/38. sz. IX. 21.

¹⁷ KK, 1958/19. sz. V. 11.

¹⁸ KK, 1958/41. sz. X. 12.

¹⁹ A javaslat szerint a jövőben a szállítások Budapest viszonylatában Nagyvásártelep kikerülésével közvetlenül kerületi piaci elosztó raktárakhoz történnek, és onnan reggel 5 és 7 óra között terítik az árut. A javaslat szerint 140-150 km az a távolság, amelyen a gépkocsi-fuvarozás költségei megegyeznek a fel- és elfuvarozással és többszöri átrakással kombinált vasúti szállítás költségeivel. A SZÖVÖSZ Szállítási Bizottsága részletes javaslatot terjesztett elő a szomszédos országokba is gépkocsival történő zöldség- gyümölcsszállításra (KK, 1958/50. sz. XII. 14.).

²⁰ KK, 1958/48. sz. XI. 30.

²¹ KK, 1958/45. sz. XI. 9.

²² KK, 1959/16. sz. IV. 19.

²³ KK, 1959/17. sz. IV. 26.

²⁴ KK, 1959/19. sz. V. 10.

²⁵ KK, 1959/21. sz. V. 24.

²⁶ KK, 1959/29. sz. VII. 19.

²⁷ KK, 1959/30. sz. VII. 26.

²⁸ Néhány példa a szabálytalanul végzett személyszállításokról:

– a Fejér megyei Bauxit Bánya Vállalat FB 02-63 frsz., 3,5 tonnás tehergépkocsija július 5-én Iszkaszentgyörgyről Balatonalmádiba 30 fős vállalati dolgozót és azok családtagjait szállította kirándulásra, holt az AKIG a csoportos személyszállítási engedélyt üzemlátogatás céljából adta ki.

– A Felsőjászszági Állami Gazdaság (Jászberény) VA 58-63 frsz. és VA 58-00 frsz. vonatatói Jászberénybe július 2-án 25 személyt szállítottak lejárt személyszállítási engedéllyel.

– A Béke Tsz. (Jászájkóhalma) UC-469 frsz., 3 tonnás tehergépkocsija július 2-án Jászájkóhalma külterületén biztonsági berendezések és csoportos személyszállítási engedély nélkül 22 főt szállított.

– A Konzerv- és Húsipari Szállítási Vállalat Budapest, az FA 09-70 frsz., 3.5 tonnás tehergépkocsija Paksról Bölcskére csoportos személyszállítási engedély nélkül labdarúgó mérkőzésre 34 főt szállított (KK, 1959/33. sz., VIII. 16.).

²⁹ KK, 1959/40. sz., X. 4.

³⁰ KK, 1959/37. sz., IX. 13.

³¹ A jelentősen megnövekedett fuvarigények maradéktalan kielégítése érdekében a 2118/41/1954. MT. sz. határozat alapján jutalék- és prémiumkifizetésben részesültek azok a dolgozók, akik a közületi vállalatok, valamint a termelészövetkezetek, földműves-szövetkezetek és gépállomások tehergépjárműveinek (tehergépkocsi és pótkocsit vontató, közúti vontató) jobb kihasználását elősegítették. A jutalék- és prémiumkifizetés hatálya a fuvarozások szervezésében és lebonyolításában közreműködő dolgozókra terjedt ki:

1. A forgalomirányítók, gépkocsi előadók, szállításfelelősök és szállítási tervelőadók, valamint a fuvarozást lebonyolító gépkocsik vezetői jutalék formájában a bruttó fuvardíjbevételek 4%-át kapták, amit a felajánló szerv vezetője osztott el.

2. A KPM Közúti Áru- és Menetirányító Szolgálat forgalmi menetirányító dolgozói között, a fuvarfeladat elvégzésével kapcsolo-

latos fuvarszervezési és irányítási munkáért a bruttó fuvardíjbevétele 1%-át prémium formájában osztották el.

A felajánlott tehergépkocsik rendeltetés-szerű felhasználását a KPM Országos Főmenetirányító Szolgálat irányította és ellenőrizte. Azt is előírták, hogy a jelen rendelkezés alapján az autóközlekedésnél kifizethető prémium havi összege nem haladhatja meg az érdekelt dolgozó havi alaphérének 40%-át. A felajánló szerv vezetője indokolt esetben a jutalékok, illetve a prémiumot egyes dolgozóktól megvonhatta. Ez a rendelkezés 1959. szeptember 1-től volt érvényes. (KK, 1959/37.sz., IX. 13.)

³² A szabálytalanul foglalkoztatott gépjárművek sokaságából válogattunk egy-egy jellemző esetet:

– A Marcali ÁMG 30-58 frsz. vontatója 3 tonnás pótkocsival VIII. 9-én Balatonberény–Balatonszengyörgy viszonylatban magánszemély részére homokot fuvarozott közületi menetlevéllel.

– A Jakabszállási ÁMG FB 48-56 frsz., 3,5 tonnás tehergépkocsija VIII. 6-án Jakabszállási–Budapest viszonylatban a jakabszállási állatorvos tulajdonát képező P 70-es személygépkocsit fuvarozta javítás céljából Budapestre közületi menetlevéllel.

– A Dusbokai ÁMG VB 36-83 frsz. vontatója VIII. 11-én 3 tonnás pótkocsival Kalocsa-Miske viszonylatban magánszemély részére tüzelőt szállított.

– A Szolnoki Kőolajipari Tröszt FB 62-42 frsz., 2,5 tonnás tehergépkocsija VIII. 14-én Dorog-Sárisáp viszonylatban közületi menetlevéllel a Sárisápi Tanács VB részére sódert szállított. (KK, 1959/38. sz., IX. 20.)

³³ KK, 1959/41. sz., X. 11.

³⁴ KK, 1959/47. sz., XI. 22.

³⁵ KK, 1959/49. sz., XII. 6.

³⁶ KK, 1959/42. sz., X. 18.

³⁷ KK, 1959/39. sz., IX. 27.

³⁸ A központosított szállítás a korábbi kísérletek során több millió forint megtakarítást eredményezett. A TÜKER-telepi szállítások központosításával naponta 354 db 3,5 tonnás tehergépkocsi szükséges, ami

80–85 darabbal kevesebb, mint amennyire a központosítás előtt szükség volt. További előny a szállítások szervezéséből és a rakodások gépesítéséből adódik. (KK, 1959/51. sz., XII. 20.)

³⁹ KK, 1960/1. sz., I. 3.

⁴⁰ KK, 1960/5. sz., I. 31.

⁴¹ KK, 1960/6. sz., II. 7.

⁴² KK, 1960/16. sz., IV. 17.

⁴³ KK, 1960/25. sz., VI. 19.

⁴⁴ KK, 1960/37. sz., IX. 11.

⁴⁵ KK, 1960/38. sz., IX. 18.

⁴⁶ KK, 1960/34. sz., VIII. 21.

⁴⁷ KK, 1960/39. sz., IX. 25.

⁴⁸ KK, 1961/4. sz., I. 22.

⁴⁹ KK, 1961/22. sz., V. 8.

⁵⁰ KK, 1961/10. sz., III. 5.

⁵¹ KK, 1961/24–25. sz., VI. 11, 18.

⁵² A 42. sz. Autóközlekedési Vállalat 1961 őszén vizsgálatot végzett annak megállapítására, hogy a szegedi vasútállomásokon, valamint az érdekelt fuvarozatóknál melyek a legalkalmasabb szállítóeszközök és rakodógépek. A vizsgálat keretében mintegy 90 fuvaroztató árutovábbítási feladatait tanulmányozták, és ennek során megállapították, hogy 18 fuvaroztónál pótkocsis szerelvény, 35-nél pedig billenős tehergépkocsi alkalmazása a legmegfelelőbb, 8 fuvarozónál szállítótartályokat kell alkalmazni, ötnél pedig rakodólappal vagy rakodódob igénybevétele a legcélszerűbb. 24 fuvaroztónál lehetőség van különböző fajta rakodógép alkalmazására, 13 fuvaroztónál pedig utánfutó igénybevétele, és fuvarozások 50%-át nyerges vontatókkal is el lehet végezni. A vizsgálat lehetővé tette, hogy az állandó jellegű fuvarfeladatokat a lehető leggazdaságosabban oldják meg. (KK, 1961/50. sz., XII. 10.)

⁵³ A közhasználatú autóközlekedés területén a matematikai módszerek alkalmazását először Budapesten 1960-ban, az akkor még külön vállalati formában működő 7. sz. AKÖV-nél kezdték a gyakorlatban bevezetni. Az árutertítő és begyűjtő fuvaroknál, az egyirányú terheléssel közlekedő gépjárművek kétirányú terhelésének biztosítása terén olyan sikerrel alkalmazták, hogy 1961-ben már közel egymillió forint meg-

- takarítást értek el. (KK, 1962/20. sz., V. 20.)
- ⁵⁴ KK, 1962/1. sz., I. 7.
- ⁵⁵ Csak példaként említünk a korabeli szabálytalanságokból néhányat:
- A Nagyatádi Állami Mezőgazdasági Géppálya VA 29-38 frsz. vontatója a Terményforgalmi Vállalat nagyatádi kirendeltsége részére saját menetlevéllel végzett fuvarozást.
 - A Józsefvárosi Húsipari Vállalat FA 62-72 frsz. tehergépkocsijával saját közületi menetlevéllel vállalati dolgozó részére Soltvadkertről Budapestre élő sertést szállított.
 - A Környei Dózsa TSZ VB 12-40 frsz. vontatójával közületi menetlevéllel a Tatabányai Vendéglátóipari Vállalat részéről Környéről Tatabányára jeget szállított.
- A Lajtaháti Állami Gazdaság FC 11-61 frsz. tehergépkocsijával a gazdaság dolgozó részére „C” típusú menetlevéllel tűzifát fuvarozott (KK, 1962/13. sz., IV. 1.).
 - ⁵⁶ KK, 1962/21. sz., V. 27.
 - ⁵⁷ KK, 1962/26. sz., VII. 1.
 - ⁵⁸ A fuvarszközöket a 10. sz. Szegeci AKÖV, a 8. sz. Békéscsabai AKÖV, a 9. sz. Kecskeméti AKÖV, a Földművelésügyi Szállítási Vállalat és távolsági forgalomban a Budapesti I. sz. Belkereskedelmi Szállítási Vállalat biztosította. (KK, 1962/31. sz., VIII. 5.)
 - ⁵⁹ KK, 1962/41. sz., X. 14.
 - ⁶⁰ KK, 1963/2. sz., I. 13.
 - ⁶¹ KK, 1963/10. sz., III. 10.

