

ENGI JÓZSEF

A közúti közlekedés szervezési és vezetési vázlata

IV/4. rész ■ A II. világháborútól az 1970-es évekig. A közúti árufuvarozás szervezése és problémái (folytatás)

1963. május 3-án értekezletet tartottak a Közlekedés- és Postaügyi Minisztériumban a megyei szállítási bizottságok működésével összefüggő kérdések megvitatása céljából. Az értekezleten részt vettek a megyei tanácsok illetékes elnökhelyettesei, az autóközlekedési vállalatok igazgatói, az érdekelt minisztériumi vezetők és a közlekedési ágak képviselői. A tanácskozást Csoltó László, a Központi Szállítási Tanács titkára nyitotta meg, majd Földvári László közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettes tartott beszámolót a megyei szállítási bizottságok létesítésének céljáról és a működésük során ez ideig szerzett tapasztalatokról. A megyei szállítási bizottságok létesítéséhez jó példát szolgáltatnak a korábbi megyei mezőgazdasági szállítási bizottságok. Hogy mennyire eredményes volt ezeknek a bizottságoknak a munkája, mutatta, hogy 1962 októberében Somogy megye területéről 80 közhasznú tehergépkocsit kértek a termelőszövetkezetek a cukorrépa fuvarozás céljára. A mezőgazdasági szállítási bizottság megvizsgálta a termelőszövetkezetek igényeit és 16-ra csökkentette a szükséges tehergépkocsik mennyiségét. Jó szervező munkával 80 gépkocsi helyett 16-tal is időben elvégezhető volt a fuvarfeladat.

Fontos feladatok vártak a megyei szállítási bizottságokra

a korszerű közúti fuvarozási módszerek alkalmazásával kapcsolatban is. Igen fontos feladat volt a már bevezetett központosítások rendszeres figyelemmel kísérése és a fel szabadult gépkocsik megfelelő hasznosítása. Rendkívül fontos volt, hogy a fuvaroztatók mindent megtegyenek a rendelkezésükre bocsátott gépkocsik maximális kihasználása érdekében. (1. ábra). Hangsúlyozták, hogy az eddigieknél jobban igénybe kell venni a megyei pártbizottságok segítségét is és többször kell a megyei sajtóban közzétenni a szállítási munkával, az eredményekkel és hiányosságokkal foglalkozó cikkeket, közleményeket.¹

A KPM Autóközlekedési Vezérigazgatóság az irányítása alá tartozó autóközlekedési vállalatok hatáskörébe adott több olyan feladatot, amit korábban jogszabály nem utalt kizárólagos hatáskörébe. Az átadott feladatok közül a jelentősebbek a következők voltak: • a vállalat működési területén kirendeltség létrehozása; • a megye területén meglévő és csak a vállalat járatai által érintett megállóhelyek áthelyezése, megszüntetése a helyi szervek meghallgatásával; • az érvényes személyforgalmi díjszabás orszá-



1. ábra A TEHERGÉPKOCSIK GAZDASÁGOS FOGLALKOZTATÁSÁVAL A FUVAROZTATÓK EZEKBE AZ ÉVEKBE NEM SOKAT TÖRÖDTEK

gos előírásai alapján a működési területén indított új autóbuszjáratok viteldíjának megállapítása; • a darabárus járatok szervezése és fejlesztése; • a működési területén taxi telepítése, taxiállomások helyének kijelölése és megszüntetése; • a vállalat rendelkezésre bocsátott építési mutatóval ellátott felújítási keret felhasználása; • az országos rakodási normák figyelembevételével árunem, árucsoport és fuvaroztatói fajlagos állásidőnormák képzése.

* * *

Ugyanekkor a KPM Autóközlekedési Vezérgazgatósága utasította a felügyelete alá tartozó vállalatokat, hogy 1963. december 31-ig készítsék el új ügyrendjüket. Az ügyrend elkészítésénél kötelező jelleggel kellett felhasználni az autóközlekedési vállalatok hatáskörének növeléséről, valamint szervezetéről és ügyrendjéről szóló AVIG-utasítások rendelkezéseit.²

A Budapesti MÁVAUT Autóközlekedési Vállalat 1962-ben 32 kalauz nélküli és 2 perselyes járatot indított. (2. ábra) A vállalatnál 1963-ban már 78 járaton, 95 autóbuzson vezették be ezt a rendszert. Európában elsőként büfészolgáltatást létesítettek 19 vonalon, összesen 32 autóbuzson. (3. ábra) A biztonságosabb közlekedés és a forgalom jobb megszervezése érdekében a főváros környé-



2. ábra AZ UTASOK ELEINTE IDEGENKEDTEK A KALAUZ NÉLKÜLI, PERSELYES AUTÓBUSZJÁRATOKTÓL

ki telephelyek – Vác, Gödöllő, Monor, Érd, Szentendre, Zsámbék – és a központ között URH körgyűrűt építettek ki. Ezzel sikerült elérni, hogy a nagyobb forgalom, a szokásosnál több utas jelentkezése esetén rövid időn belül át tudják irányítani az autóbuszokat, és az elromlott autóbuszok mentése is gyorsabbá vált.³

A Fővárosi Autóbuszüzemnél (FAÜ) 1963-ban kezdték meg a kísérleteket a külföldön tervezett szervokormánnyal. A komplexált szervokormány lényegesen megkönnyítette a gépjárművezetők munkáját, de sokkal drágább volt, mint a hagyományos kormánymű. A FAÜ vezetése a dolgozók munkájának megkönnyítése érdekében elvállalta a kísérletek megindítását.⁴

1963. július 15-től nyílt lehetőség arra, hogy a nemzetközi vonatokkal Budapestre érkező utasok már a vonaton megrendelheték a taxit, hogy az már a vonat megérkezésekor várja őket. A vasút a megrendelések

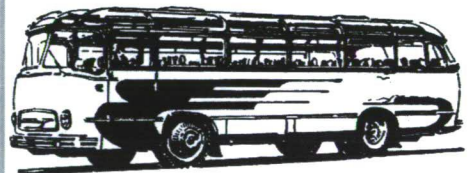
A MÁVAUT

az ország legtöbb területén kényelmes utazást biztosít.

Egyes távolsági járatokon

UTASELLÁTÓ

szolgálat is működik



Távolsági utazásra váltsa meg előre jegyét az elővételi pénztáraknál

3. ábra AZ UTASELLÁTÓ VÁLLALAT A TÁVOLSÁGI AUTÓBUSZJÁRATOKON IS KISZOLGÁLTA AZ UTASOKAT

2001/XIII. 3-4.

alapján értesítette az Autótaxi Vállalatot, és az gondoskodott a gépkocsik időbeni kiállításáról.⁵

1963 nyarán a rendkívül kedvező időjárásnak köszönhető nagy mennyiségű mezőgazdasági termény közúti szállítását közhasználatú gépjárművekkel már nem lehetett megoldani. A Gazdasági Bizottság viszont azt állította, hogy a közúti kapacitáshiányt megfelelő szervezéssel nagymértékben lehet csökkenteni, különösen vonatkozik ez a közületek üzemeltetésében lévő mintegy 14 ezer tehergépjármű foglalkoztatására. Ennek figyelembevételével a Gazdasági Bizottság 10201/1963. sz. határozatával felhatalmazta a közlekedés- és postaügyi minisztert, hogy a zöldség- és gyümölcsszállítások maradéktalan elvégzése érdekében a közületi üzemeltetésben levő tehergépjárműveket e feladatokra a jelentkező fuvarigények mértékéig igénybe vehesse. A Központi Szállítási Tanács július 16-án rendkívüli ülésen tárgyalta meg a határozat végrehajtási módját. A Központi Szállítási Tanács tagjai egyöntetűen elismerték a határozat nagy jelentőségét, és minden támogatást felajánlottak a felelősségteljes feladat maradéktalan elvégzésére. Fő szempontnak azonban azt tartották, hogy a közületi gépjárművek igénybevételénél elsősorban az önkéntesség elvének kell érvényesülni, és ennek alapján a felhasználásokkal kapcsolatos anyagi ösztönzés is érvényesíthető. (4. ábra) A berendelészerű igénybevételre csak akkor kerülhet sor, ha az önkéntesség a kívánt eredményt nem biztosítja. A közületi tehergépjármű-



4. ábra KISSÉ ERŐLTETETT ELKÉPZELÉS VOLT A KÖZÜLETI TEHERGÉPKOCSIK BEVONÁSA A KÖZFORGALMÚ FUVARFELADATOK ELVÉGZÉSÉBE

vek igénybevételi mértékét gondos mérlegelés után Budapestre vonatkozóan a betakarítási és felvásárlási szállításokat intéző Operatív Bizottság, megyék vonatkozásában pedig az illetékes Megyei Szállítási Bizottság határozta meg. A végrehajtásnak olyannak kellett lenni, hogy a fő célkitűzés mellett ne akadályozza az egyéb fontos feladatok elvégzését⁶. (5. ábra)

A KPM Autóközlekedési Vezérigazgatóság (AVIG) és a MÁV Vezérigazgatóság 1963. augusztus 1-től közös központi áruirányító szolgálatot hozott létre az AVIG és a MÁV munkájának jobb összehangolása

Új lehetőségek a gépjármű-kihasználás fokozására

Ismeretes az, hogy a közúti közlekedés terén a takarékos gazdálkodás megvalósításának egyik módja a forgalomban részt vevő tehergépkocsik fokozottabb kihasználásának a biztosítása, avagy az esetleges szabad közületi tehergépkocsi-kapacitások megfelelő hasznosítása.

Az előbbi célkitűzés megvalósítása végett a közelmúltban a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium Autóközlekedési Főosztálya és a SZÖVCSZ Igazgatósága elvet jelölt megállapodást kötött, ennek megfelelően a SZÖVCSZ Igazgatósága a maga részéről segítséget nyújt a közúti áru- és menetirányító hálózat kiszélesítéséhez, munkájának hatékonyabbításához.

Jelenleg ugyanis a közúti áru- és menetirányító szolgálati helyek a megveszélyhelyeken, illetőleg a járási szakhelyeken működik. Sok esetben azonban ez nem elegendő, a szolgálati helyek gyakran távol vannak a végrehajtás helyszíneitől, nincs mindig megfelelő lehetőségek a közületi, gyors operatív intézkedésre. A megállapodás értelmében éppen ezért a SZÖVCSZ Igazgatósága megbízta a földművelésügyi minisztérium központokat, azokban belül — a szükségnek megfelelően — az egyes boltgyűléseket az áru- és menetirányító feladatok elvégzésével. Ezzel kapcsolatban a közeljövőben megfelelő végrehajtási utasítás kiadására is sor kerül.

Általános elv az, hogy az áru- és menetirányító szolgálati helyeket — földművelésügyi szervezeti részről — ott kell kijelölni, ahol ilyen szolgálati helyell a közhasználatú autókészítés nem rendelkezik. A földművelésügyi szervezeti képviselők általában 24 km-es körzetben belül irányítják az ott lévő közületi tehergépjárművek szabad kapacitásának a foglalkoztatását. Emellett figyelemmel kell kísérniük a területükön feltehető szabad rakodókapacitások felhasználását és az esetleg igénybe vehető rakodómunkás-létszámot.

A megállapodás gyakorlati megvalósítása több célt szolgál. Elsősorban a népgazdasági fuvarkapacitásának jobb és gazdaságosabb kihasználását segíti elő, a közületi üzemeltetők fuvardíj-bevételehez jutnak. Emellett biztosítható lesz az is, hogy az új szervezet révén a földművelésügyi közületi szervek fuvarfeladatai maradéktalanul végrehajtásra kerüljenek.

Természetesen szükség lesz arra, hogy az érdekeltek között a végrehajtás során szoros együttműködés, egymás kölcsönös támogatása alakuljon ki.

Elérhető tehát az új szervezet az évi forgalomban már működik majd. Biztosra vehető, hogy tevékenységével elősegíti a mezőgazdasági termékek szállításának zavartalanabb és gazdaságosabb elvégzését.

5. ábra A LEGMAGASABB SZINTEN IS RENDSZERESEN TÁRGYALTÁK A TEHERGÉPKOCSIK JOBB KIHASZNÁLÁSÁNAK LEHETŐSÉGEIT

- a fuvardíjszámítás egységességének biztosítása;
- a fuvarozás szervezése a fuvarozó feladata (9. ábra);
- munkaszüneti napi fuvarozások szervezése;
- az ellenőrzés megszervezése.

* * *

Az utasítás maradéktalan végrehajtása érdekében több cukorgyárban az érdekeltek tanácskozásokat is tartottak, ahol tisztázták a vitás kérdéseket, és meghatározták a teendőket.

A kampány során a közhasználatú autóközlekedési vállalatok mintegy 443 ezer tonna cukorrépat fuvaroztak el, havi 100-450 tehergépkocsi foglalkoztatásával. A közúti cukorrépa-szállítást időben lebonyolították.⁹

A Magyar Agrártudományi Egyesület 1964. március hó 5–7-én tanácskozást rendezett a Magyar Tudományos Akadémián a mezőgazdasági szállítások időszerű fejlesztési és gyakorlati kérdéseinek megvitatása céljából. (10. ábra) Az előadások és a hozzászólások kifejezésre juttatták, hogy a napi-rendre tűzött kérdés a mezőgazdaság központi problémája, amit az is mutatott, hogy a mezőgazdasági termelés költségeinek 18-20%-át a szállítások alkották.

A szállítási költségek csökkentése érde-

kében a résztvevők álláspontja a következő volt. (Kivonat:)

- a mezőgazdaság egyes termelési ágazatainak, a felvásárló szervek és a feldolgozó ipar fejlesztési koncepcióit a szállítások célszerű megszervezése érdekében egybe kell hangolni;

- nagyobb teret kell biztosítani a tehergépkocsikkal lebonyolódó szállításoknak;

- meg kell határozni a mezőgazdasági szállítások végzésére legalkalmasabb gépkocsitípusokat;

- szélesebb körben kell alkalmazni rakodógépeket, berendezéseket, meg kell követelni a tehergépkocsikkal és pótkocsikkal történő fuvarozásnál az önürítő rendszer alkalmazását. Valamennyi szállítójárművet oldalmagasítóval kell ellátni (11. ábra);

- biztosítani kell az ömlesztett állapotban szállított áruk átvételének műszaki és adminisztratív feltételeit;

- a mezőgazdasági üzemen belüli anyagmozgatás eszköze a pótkocsi, amit kisebb átalakítással egyéb – pl. laza szalma, széna, bálázott anyag, etető jászolba történő közvetlen ürítés, szervestrágya, műtrágya kiszórása stb. – célra is fel lehet használni;

- meg kell oldani a mezőgazdasági dolgozók autóbusszal történő szállítását;

- biztosítani kell a földutak karbantartásához szükséges gépeket, eszközöket;

- a szállítási kapacitás tervszerű kihasználását, irányítását normatáblázatokkal kell elősegíteni, a legalább 50 járművet foglalkoztató üzemen URH rádiót kell telepíteni;

- és végül célszerű lenne a mezőgazdasági és közlekedési szakemberek közötti vita folytatása.¹⁰

* * *



8. ábra ELEINTE ÍGY TÖRTÉNT A VASÚTÁLLOMÁSOKON A GÉPESÍTETT CUKORRÉPARAKODÁS

A fuvarszközök hatékonyabb kihasználásnak lehetőségeit vizsgálva a KPM AVIG 1964-ben elkezdte a váltott pótkocsi szállítások üzemi



FUVAROZÓK!

A tehérgépkocsiflások csökkentése, illetve megszüntetése érdekében a nagyobb fuvarozói munkahelyeken alkalmaznánk kihelyezett munkahelyi forgalomirányítókat

9. ábra IDÉNY JELLEGŰ FUVAROZÁSOKNÁL EGYES FUVAROZATÓK MÉG KIHELYEZETT FORGALOMIRÁNYÍTÓ IS ALKALMAZTAK

kísérleteit. Ennek az volt a lényege, hogy ha a fel- és lerakásra fordított idő lényegesen nagyobb, mint a menetidő, célszerű a vontatóhoz több pótkocsit is beosztani. Például három pótkocsi alkalmazása esetén az egyiket megrakják, a másikat lerakják, a harmadik úton van. Ilyen szervezésnél a vontatónak általában üres kilométerre nem merül fel. A rakodási időtől és menetidőtől függően több pótkocsi foglalkoztatása is lehetséges, de legtöbb esetben páratlan számú pótkocsi alkalmazása célszerű. (12. ábra)

A közhasználatú autóközlekedés a nyári forgalomban

Díványok előtt ismeretes az, hogy a közhasználatú autóközlekedés feladatai évről évre egyre többek, és a közlekedési ágban működő több-kevesebb vállalat is az áruforgalom lebonyolításában. A helyzet ma már az, hogy a közhasználatú autóközlekedés a vasúttal együtt a legnagyobb szállítási kapacitással rendelkező közlekedési mód. A közlekedési ágban a közhasználatú autóközlekedés egyik fontos feladata — amint arról a legutóbbi évről ismert volt — az áruforgalom lebonyolítása. Ezzel szemben a vasúttal szemben a közlekedési ágban a közhasználatú autóközlekedés jelentős szerepet játszik az áruforgalom lebonyolításában. A közhasználatú autóközlekedés a vasúttal szemben a közlekedési ágban a közhasználatú autóközlekedés egyik fontos feladata — amint arról a legutóbbi évről ismert volt — az áruforgalom lebonyolítása. Ezzel szemben a vasúttal szemben a közlekedési ágban a közhasználatú autóközlekedés jelentős szerepet játszik az áruforgalom lebonyolításában.

szavagáltszerű vagy akár a közlekedési ágban a közhasználatú autóközlekedés a vasúttal együtt a legnagyobb szállítási kapacitással rendelkező közlekedési mód. A közlekedési ágban a közhasználatú autóközlekedés egyik fontos feladata — amint arról a legutóbbi évről ismert volt — az áruforgalom lebonyolítása. Ezzel szemben a vasúttal szemben a közlekedési ágban a közhasználatú autóközlekedés jelentős szerepet játszik az áruforgalom lebonyolításában.

10. ábra A KÖZHASZNÁLATÚ AUTÓKÖZLEKEDÉS LEGNAGYOBB ERŐPRÓBÁJA A MEZŐGAZDASÁGI SZÁLLÍTÁSOK LEBONYOLÍTÁSA VOLT



11. ábra A FUVARÓZÓK NEMCSAK A RAKODÓHELYEK ALKALMATLANSÁGA MIATT IDEGENKEDTEK A PÓTKOCSIKTÓL, HANEM AZÉRT IS, MERT A PÓTKOCSIRA RAKOTT ÁRU NAGYOBB RÁZKÓDÁSNAK, ÍGY SÉRÜLÉSNEK VAN KITÉVE

Az AVIG által szervezett kísérletek első szakaszában már beigazolódott, hogy a termelékenységek közel kétszeresére emelkedtek, az önköltség pedig az eredeti 60%-ra csökkent.¹¹

A KPM AVIG 1964-ben még több pályázatot és célfeladatot is meghirdetett.¹² Az Országos Műszaki Fejlesztési Bizottság 1964. évi programjában több téma a közúti közlekedéssel volt kapcsolatban. Ilyenek voltak például:

- Budapestre bevezető főútvonalak egyes fejlesztése;
- A közlekedés és szállítmányozás devizaszerző szerepe, növelésének műszaki és gazdasági lehetőségei;
- Gyorsforgalmú utak kiépítésének kérdése Magyarországon;
- Közúti járműközlekedésünk műszaki színvonalának emelése;
 - a közhasználatú közúti személy- és teherszállító járművek központi irányításának hírközlő berendezései;
 - a közúti járművek javító, karbantartó és szervizhálózatának, valamint az ezzel kapcsolatos szolgáltatások fejlesztése.
- A hazai közúti járművek élettartamának vizsgálata;
- Az áruszállítási szükségletek felmérése

1980-ig a főbb tömegárukra vonatkozóan, felbontva főbb irányokra,

- A közutak korszerűsítésének és fenn tartási helyzetének vizsgálata,
- A szállítással kapcsolatos rakodási folyamatok technológiájának vizsgálata a főbb tömegárucsoportok szerint, az idő- és költségárfordítás csökkentése céljából.¹³

* * *

Budapesten az illetékes szervek elhatározták, hogy megvizsgálják annak lehetőségét, hogy a nappali közúti forgalom csökkentése érdekében milyen mértékben lehet a főváros egész területén bevezetni az éjszakai áruszállítást. A Belkereskedelmi Minisztérium és a Fővárosi Tanács VB 1964-ben megkezdte a szükséges vizsgálatokat és elemzéseket. A vizsgálat során első lépésként azokat a legfontosabb főútvonalakat határozták meg, amelyeken sürgős intézkedésre van szükség a forgalom zavartalan lebonyolítása érdekében. Elsősorban a korlátozásra kijelölhető napszakokat állapították meg, meghatározták azokat a belterületi raktárakat, amelyek áthelyezhetők külső területre, kijelölték azokat a kereskedelmi vállalatokat, amelyek a belterületről kitelepíthetők, és megvizsgálták a mellékutakból történő rakodás lehetőségét. Azt is felmérték, hogy melyek azok

a szállítási feladatok, amelyeket kizárólag csak a nappali órákban lehet megoldani. Ez a feladat rendkívül nehéz és körültekintő munkát hártott az érdekelt szervekre¹⁴. (13. ábra)

A KPM Autóközlekedési Vezérgazgatóság Gépi adatfeldolgozó és Szervező Irodát hozott létre. Az iroda a MÁVAUT Autóbusz-közlekedési és Autóbuszjavító Vállalat keretében működött. Az iroda feladata volt a közhasználatú autóközlekedés ügyviteli adatszolgáltatásának gépi feldolgozása, valamint az ügyviteli berendezések technikai felügyelete.¹⁵

A különböző szervezési intézkedések és a folyamatos ellenőrzések ellenére 1964-ben tovább növekedett a tehergépkocsi hiány és főleg a mezőgazdaságban tovább növekedett



A tehergépkocsi éjszakai foglalkoztatási idejének növelése az áruk éjszakai

KIADÁSA
és
FOGADÁSA

gyorsítja az áruforgalmat



13. ábra AZ ÉJSZAKAI RAKODÁS MIATT FŐKÉNT A KÖZELBEN LAKÓK TILTAKOZTAK



12. ábra A TEHERGÉPKOCSIK ÉS A PÓTKOCSIK JOBB KIHASZNÁLÁSÁT VÁLTOTT PÓTKOCSIS FUVAROZÁSSAL IS SZERETTÉK VOLNA MEGJAVÍTANI

szám KÖZLEKEDÉSI KÖZLÖNY 177

HETI HIRADO

Újabb intézkedések az őszi forgalommal kapcsolatban

A Kéziponi Szállítási Tanács máj 28-án, éllett sorozott, a szomszédos országok az előző évi áruszállítás teremtő feladatát megkezdte. Az új évi megkezdésük, a Kéziponi Szállítási Tanács egy határozattal, hogy ebben a vonatkozásban megfogalmazott az alábbi: Szükség kevesebb áruszállításra kell biztosítani, hogy a szállítási kapacitások, az újabb megkezdésük, a szomszédos országok az előző évi áruszállítás teremtő feladatát megkezdte. Ezzel kapcsolatban a Társasági Operatív Hatalmazat az alábbi feladatokat kapott, hogy az éjszakai áruszállítás teremtő feladatát megkezdte. Ezzel kapcsolatban a Társasági Operatív Hatalmazat az alábbi feladatokat kapott, hogy az éjszakai áruszállítás teremtő feladatát megkezdte.

50 km-en alatti egyes szállítási pontok között — jelenlegi mértékű feladatokat kell a meglévő állományban a közhatalmi eszközökkel a szükséges mennyiségben biztosítani, hogy az éjszakai áruszállítás teremtő feladatát megkezdte. Ha az éjszakai áruszállítás teremtő feladatát megkezdte, a Kéziponi Szállítási Tanács Hatalmazat — legelőfordulóval szemben — az éjszakai áruszállítás teremtő feladatát megkezdte. Ugyancsak fontos feladatokat az is, amely szerkezet a Kéziponi Szállítási Tanács Hatalmazat a hirtelenjeleni és hirtelenjeleni áruszállítás teremtő feladatát megkezdte. Az új évi áruszállítás teremtő feladatát megkezdte, a Kéziponi Szállítási Tanács Hatalmazat az alábbi feladatokat kapott, hogy az éjszakai áruszállítás teremtő feladatát megkezdte.

14. ábra AZ ŐSZI FORGALMAT A MEZŐGAZDASÁGI SZÁLLÍTÁSOKON KÍVÜL IS A GYÁRKÉS ÉS ÜZEMEK ÉV VÉGI „HAJRÁJA” NEHEZÍTETTE

a jogtalan fuvarozások száma. Egyre többet foglalkoztak a korszerű szállításszervezési módszerek elterjesztésének problémáival is, aminek a körébe a legmegfelelőbb technika alkalmazása, a fuvareszközök, rakodók és rakodógépek gazdaságilag optimális kiválasztása tartozott. Ez a módszer mentesítette a fuvaroztatókat a szállítások szervezésével kapcsolatos gondoktól is.

Ilyen korszerű módszereket ekkor még csak egy fuvaroztató meghatározott áruját (szén, téglá, kő) egy területi egységről (vasútállomás, kikötő, gyár) meghatározott útvonalon történő fuvarozása esetén alkalmazták. A korszerű fuvarozásszervezés körébe tartozott:

1. A Központi Szállítási Tanács által meghirdetett központosított fuvarozások.

2. A KPM Közúti Főigazgatóság és a KPM Közlekedési Építő Tröszt részére végzett fuvarozások, ha a gépkocsik változó rakodóállásra való vezénylését az AKÖV végzi.

3. Egyes országos szervezetekkel kapcsolatos fuvarozások (TÜZÉP, FÜSZÉRT, AGROKER).

4. Központosított távolsági fuvarozások.

Bizonyos mértékben már korszerű jelleggel történt a darabáru, a nemzetközi és a tehertaxi fuvarozás, továbbá a vasútpótló járatokkal végzett fuvarozás is.

A korszerű fuvarozásszervezési módszerek elterjedésének számos forgalmi, munkügyi, beruházási, gazdaságossági stb. feltétele volt, amit a közhasználatú autóközlekedés nem tudott saját hatáskörében megoldani.¹⁶

Rödönyi Károly közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettes, a Központi Szállítási Tanács elnökhelyettese az 1964 második felében várható szállítási feladatokkal kapcsolatban elmondta, hogy a Kormány Gazdasági Bizottsága számos határozatot hozott az árufuvarozások terén fennálló problémák megoldása érdekében. (14. ábra) Ebben az évben is megalakítják a Tárcaközi Operatív

Bizottságot a Központi Szállítási Tanács vezetésével. Ennek a bizottságnak az volt a feladata, hogy a várható nehézségek közepette is biztosítsa a termelés folyamatossága érdekében feltétlenül szükséges szállítások lebonyolítását.

A Gazdasági Bizottság határozata alapján az 1962 őszén alakult megyei szállítási bizottságok hatáskörét is tovább kellett bővíteni elsősorban azért, mert a központi szervezetek nem minden esetben ismerték a helyi körülményeket és adottságokat. A végrehajtáshoz közel álló megyei szállítási bizottságoktól sokat vártak a mezőgazdasági fuvarozások jó megszervezése, a vasúttal kapcsolatos fel- és elfuvarozások, az éjjeli órákban, a hétvégén és a munkaszüneti napokon történő árufogadások megszervezése és a rakodási munkák zökkenőmentességének elősegítése terén is¹⁷. (15-16. ábra)

1964 nyarán a Közlekedéstudományi Egyesület Gépjárműközlekedési Szakosztálya „A zöldség- és gyümölcsszállítás időszéri kérdései, különös tekintettel Bács-Kiskun megyére” címmel ankétot rendezett Kecskeméten.

A közlekedési és szállítási apparátussal szemben fellépő igények növekedése és azoknak a meglévő kapacitással való összehangolása indokoltta tette, hogy a KPM a megyei



15. ábra SOK FUVAROZTATÓ NEM TUDTA MEGOLDANI SEM A MUNKAIKÖN TÚLI, SEM AZ ÉJSZAKAI ÁRUÁTVÉTELT

párt- és állami szervezetekkel a kapcsolatát szorosabbá tegye. Ennek érdekében dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter és a miniszterhelyettesek május hónap folyamán személyes megbeszélést tartottak valamennyi megye párt- és állami vezetőjével. A tapasztalat szerint a megyei vezetők területük közlekedési és szállítási problémáit jól ismerték, és a feladatok megoldásához messzemenő segítséget nyújtottak. A legtöbb megyében szóvá tették a szállítási kapacitás elégtelenségét, az alkatrészhiányt, a járműjavítások átfutási idejének nagyságát, az útkorszerűsítés nem megfelelő előrehaladását (17. ábra), a hírközlés hiányosságait, stb. A megyei szállítási bizottságok működését pozitívan értékelték. A felső szintű megbeszélésektől komoly előrehaladást vártak a megyei szintű szállítási problémák leküzdésében.¹⁸

* * *



16. ábra A VASÚTÁLLOMÁSOKON A KÉZI RAKODÁST FOKOZATOSAN ÁTVETTÉK A RAKODÓGÉPEK

A KPM AVIG a közhasználatú autóközlekedés területén előforduló kisebb-nagyobb fokú alkoholos befolyásoltság visszaszorítása érdekében hatékonyabb alkoholvizsgálat bevezetését határozta el. A használatban levő Härger-féle vizsgálati módszer már korszerűtlenné vált, ezért helyette a Nagy-Zsigmond-féle alkoholszondával végeztek kísérletet. Ezt a szondát az Országos Találmányi Hivatal találmánynak minősítette. A szonda a kísérletek során egy esetben sem mutatott ittasságot alkoholos befolyásoltság nélkül, de az enyhe ittas állapotot minden esetben kimutatta. Háromféle elszíneződése, a barna, a zöldessárga és a zöldekék az alkoholos befolyásoltság fokát mutatta. Könnyen kezelhető, 50-60 esetben is újratölthető, tölthető nagyságú volt. Egy-egy vizsgálat az akkori áron kb. 1,50 Ft-ba került, ami világviszonylatban a legolcsóbb volt.¹⁹

1964-ben újból szabályozták a gépjárművezetéssel kapcsolatos orvosi vizsgálat rendjét is. Akik hivatásos gépjárművezetői engedélyt akartak szerezni, a vizsga előtt az alkalmassági vizsgálatot a KPM Pályaalkalmassági Vizsgáló Állomás végezte. A nem állás vállalására jogosító vezetői engedély előtt az orvosi vizsgálatot az üzemi orvos, ha a dolgozó munkahelyén üzemi orvos nem volt, az állandó lakóhelye szerint erre kijelölt egészségügyi intézmény orvosa végezte. Az a személy, akit az orvosi vizsgálaton gépjárművezetésre alkalmatlannak minősítettek, 8 napon belül kérhette alkalmasságának másodfokon történő elbírálását.²⁰

* * *

A KPM Autóközlekedési Vezérigazgatóság 1964. június 29-től közvetlen autóbusszjáratokat indított Magyarország és Csehszlovákia között. A járatokat részben magyar, részben csehszlovák autóbusszokkal hat viszonylatban bonyolították le.²¹

A KPM AVIG szeptember 1-étől kezdődően turistabérletet rendszeresített a külföl-

kedés a vasúti közlekedés számára. Különösen fontosnak tartották, hogy a jövő évben a közúti közlekedés a rövid távolságú vasúti fuvarozásokat átvállalja és fokozatosan közvetlen közúti áruszállításra rendezkedjen be.²⁴

1964 végén új lappal gazdagodott a hazai közlekedési sajtó, megjelent az Autóközlekedés. Az új lap feladata volt, hogy összefogja az autóközlekedés különböző szektorait, keresse azokat a módszereket, amelyekkel a közúti közlekedés szerves kapcsolata kiépülhet, hogy azután jól beilleszkedjen közlekedésünk egészébe. Az első számban sok érdekes cikk jelent meg, többek között Csoltó László cikke a megyei szállítási bizottságok munkájáról. A lap felelős szerkesztője dr. Papp Endre, a közlekedéstudományok kandidátusa volt.²⁵

* * *

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium és a Fővárosi Tanács VB illetékesei megállapodást kötöttek a fővárosi párhuzamos szállítási feladatok elhatárolására. A megállapodás értelmében 1965. január 1-től a Fővárosi Szállítási Vállalat (FŐSPED) gépszállítási részlegét az 1. sz. AKÖV vette át. Ettől az időponttól kezdve a költöztetést Budapesten a FŐSPED, Budapestről vidékre és vidékről Budapestre pedig kizárólag az AKÖV-ök végezték. A tömegáruk szállítása Budapest területén az 1. sz. AKÖV, a lakossági szolgáltatások kielégítése pedig a FŐSPED feladata lett. A feladatok ellátására a FŐSPED a nagy teherbírású gépkocsikat átadta az 1. sz. AKÖV-nek, ez a vállalat pedig a kis teherbírású gépkocsikat adta át a FŐSPED-nek.²⁶

A KPM Autóközlekedési Ve-

zérigazgatóság a nemzetközi viszonylatokban rendszeresen közlekedő tehergépkocsi járatokra menetrendet készített azzal a céllal, hogy a fuvarozatók és a szállítmányozók időben előkészíthessék küldeményeiket és visszafuvarokkal is hozzájárulhassanak a nemzetközi forgalomban közlekedő tehergépkocsi kihasználásához.²⁷ Az AVIG a közhasználatú autóközlekedés helyközi és távolsági áruforgalmának hatékonyabb lebonyolítása céljából menetrendszerű TEFU gyorsjáratok szervezését rendelte el. A gyorsjáratok szervezését, irányítását és koordinációját az AVIG Országos Áru- és Menetirányító Osztálya végezte. A gyorsjáratok elsőként Budapest–Miskolc, Budapest–Eger és Budapest–Győr viszonylatban indították be. A gyorsjáratok szervezésének a célja az üres kilométerek kiküszöbölése, az áruküldemények gazdaságos összerakása, nagyraakasztott tehergépkocsik (szerelvények) közlekedtetésével az egyes közlekedési ágak közötti forgalomosztás biztosítása volt.²⁸

Nógrád megyében a színházi előadások megtartására alkalmas művelődési otthonokkal rendelkező körzeti központok kialakítása 1965-re megtörtént, de azok kihasználására azért nem kerülhetett sor, mert a körzet községei és központi hely között az esti órákban nem volt közlekedési lehetőség. A salgótarjáni 2. sz. AKÖV és a Nógrád Megyei Tanács VB művelődési osztálya között olyan megállapodás jött létre, ami szerint az AKÖV kellő számú jelentkező esetén rendes díjtétellel színházi autóbuszokat állít forgalomba. A megállapodás szerint ekkor 8 körzet központjába indított járatokat az AKÖV: Szuhára, Nagybátonyba, Mátraszélére, Mihálygergére, Karancs-



19. ábra A JÁRMŰRAKODÁS LEGNAGYOBB VESZTESÉGE A FÖLÖSLEGES ÁCSORGÁS!

ságra, Nógrádmegyerve, Balassagyarmatra és Szécsénybe. A járatok előadás után kiindulási helyükre visszaszállították a közönséget.²⁹ 1965 nyári és őszi hónapjaiban rendszeres autóbusszjáratok indultak Magyarország és Jugoszlávia között. A járatok:

- Opatija–Letenye–Budapest,
- Crkvenica–Letenye–Budapest,
- Beograd–Subotica–Budapest,
- Szeged–Röszke–Subotica–Sombor között közlekedtek.³⁰

A Fejér megyei Vörösmarty Könyvtár a Dunaújváros–Székesfehérvár–Győr között közlekedő autóbusszjáratok utasai részére kísérletképpen utaskönyvtárt hozott létre. A könyveket az utazás viszonylag rövid időtartama miatt rövid írásművekből állították össze. A könyvtár már első napokban is nagy forgalmat bonyolított le.³¹

A SZÖVOSZ és az Autóközlekedési Vezérgazgatóság 1965. április 14-én értekezletre hívta össze a zöldség- és gyümölcsfélék közúti továbbításának szervezésében és végrehajtásában részt vevő fuvaroztatókat, fuvarozókat, az ipari átvevőket és a felügyeleti szervek képviselőit. A feladatok eredményes végrehajtása érdekében a következő határozatokat hozták (*kivonat*):

1. A zöldség- és gyümölcsforgalmat lebonyolító felvásárló és értékesítő szervezetek meg kell szilárdítaniuk a fuvarozási tervfelgyelmet.

2. Rendkívül nagy feladat vár a fuvarozatokra a rakodási és vesztéglési idő csökkentésében. (19. ábra)

3. Nem általános, de egyes AKÖV vállalatoknak több vasútállomáson javítani kell a kocsikiállítási fegyelmet.

4. A megyei szállítási bizottságok segítségével el kell érni, hogy a mezőgazdasági termelősövetkezetek nagyobb mértékben végezzék saját fuvarszközökkel a zöldség- és gyümölcsárak szállítását a legközelebbi telepre.

5. A fuvaroztatók és a fuvarozók úgy

foglalkoztassák a gépkocsivezetőket és a kocsikat, hogy napi 16 órában, illetve a havi órakeretben a feladatokat meg lehessen oldani.

6. A nem gyorsan romló árukat még átmeneti vasúti kocsihány esetén sem szabad közúton fuvarozni.

7. Az ellátás szempontjából feltétlen fontos, hogy az előző napon vasúton feladott áru Budapest-Nagyvásártelepre másnap hajnali három óráig beérkezzen.³²

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium 1965. június 4-én az UVATERV székházában Országos Szállítási Értekezletet tartott. A tanácskozáson megjelent Fock Jenő, az MSZMP Politikai Bizottságának tagja, a Minisztertanács elnökhelyettese, dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter, a KPM és az érdekelt egyéb minisztériumok és országos főhatóságok számos vezetője, a megyei szállítási bizottságok elnökei, a megyei pártbizottságok képviselői, a vasútigazgatóságok, közúti fuvarozó vállalatok vezetői, számos nagyüzem és vállalat szállítási irányítói.

Az értekezlet beszámolóját dr. Csanádi György tartotta. A nagy általánosságban áttekinthető eredményekhez és feladatokhoz hasonló módon szöveget hozta. Csanádi György zárszavában utalt arra, hogy az elmúlt évek során gyökeres változást sikerült elérni az áruszállítások szervezésében, a közlekedés és az egyéb népgazdasági ágak közös munkájának kialakításában.³³ A közúti gépjárműközlekedés ezekben az években is rohamosan fejlődött, de a munkaerőhelyzet egyre kedvezőtlenebb képet mutatott, amin a szakma vezetői különböző intézkedésekkel igyekeztek segíteni. Ilyen volt például a gépjárművezetők munkafeltételeinek és munkabérének megállapításáról szóló 122/1964./16-17/MÜ.M-KPM számú együttes utasítás, ami 1965. április 1-én lépett hatályba. (*Munkaiügyi Szemle*, 1964/10. sz.) Az utasítás a rendelkezésre álló munkaerővel való észsze-

rú takarékoság érdekében intézkedett, hogy a közúti gépjárművek vezetői a várakozási idő alatt munkát végezzenek. Ezzel az utasítással egy időben jelent meg a 123/1964. MŰM-KPM sz. együttes utasítás, ami lehetőséget teremtett arra, hogy a nem gépjárművezetői munkakörben foglalkoztatott, de munkaköri feladatuk ellátása közben gépjárművet rendszeresen igénybe vevő dolgozók az igénybe vett gépjárművet megfelelő díjszabás ellenében maguk vezessék.³⁴

1965. első felében a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium és a Belügyminisztérium összevont ellenőrzés keretében megvizsgálta a gépjárművek felhasználására vonatkozó jogszabályok betartását és általában a társadalmi tulajdon védelmét. Erre azért volt szükség, mert a társadalmi tulajdon elleni vétségek csaknem 50%-a a közlekedési munkában fordult elő. A szabálytalanságok főként a jogtalan áru fuvarozásból, az indokolatlan gépkocsi igénybevételtől, a gondatlan vezetésből, a bizonylati fegyelem megsértéséből, az áruejtulajdonításból adódtak. Ezek meggátolták a takarékosagra vonatkozó rendelkezések végrehajtását, és kárt okoztak a társadalmi tulajdonban. A szabálytalanságok megszüntetése érdekében ismét hangsúlyozták: feltétlen szükséges, hogy valamennyi felügyeleti szerv szigorúan megkövetelje a közúti közlekedésre vonatkozó jogszabályok maradéktalan betartását.³⁵

Az áru fuvarozás gyors és zökkenőmentes lebonyolítása egyre jobban megkívánta, hogy a fuvarozó vállalatok szervezett módon együttműködjenek. Ennek egyik megnyilvánulási formája volt az 1962-ben kezdeményezett MÁV–AKÖV komplexbrigád mozgalom, ami létrejötté óta sokat fejlődött: 1965 közepén már mintegy százhusz MÁV–AKÖV komplex-brigád működött az országban. A mozgalom előnyeit a fuvaroztatók is élvezték, a nagyobb fuvaroztatók pedig jelezték, hogy részt kívánnak venni a komplex-brigádok munkájában.³⁶

A budapesti MÁVAUT Autóbuszközlekedési és Autóbuszjavító Vállalatnál 20 kisselejtett bányászbódés buszt iskolabuszszá alakították át. Az iskolabuszokba lebontott IK 30 típusú autóbuszokból kiemelt laticel párnás üléseket helyeztek, buszonként 22 db-ot. A kocsi padlózatát bordás műanyaggal terítették le.³⁷

1965 decemberében az Autóközlekedési Vezérigazgatóság a Forgalmi Utasítás módosításával elrendelte, hogy menetrendszerű nemzetközi autóbusz és tehergépjármű járatokat az AVIG felügyelete alá tartozó vállalatok csak a jóváhagyott és meghirdetett menetrendek alapján a felügyeleti hatóság előzetes engedélyével indíthatnak. Esetenkénti nemzetközi autóbuszjáratot csak akkor indíthatott a vállalat, ha tevékenysége nemzetközi személyszállításra is kiterjedt. Esetenkénti közúti nemzetközi áruforgalomban csak az erre kijelölt vállalat gépjárművei vehettek részt.³⁸

Az Autóközlekedési Vezérigazgatóság az elmúlt telek zord időjárásainak tapasztalatai alapján időben megtette azokat az intézkedéseket, amelyekkel a nehézségeket iparkodtak kiküszöbölni.³⁹

(Folytatjuk)

Jegyzetek

¹ A SZÖVOSZ bejelentése alapján a zöldség- és gyümölcsfuvarozásokhoz júniusban 642, júliusban 1096, augusztusban 1270, szeptemberben pedig 1344 közhasználatú tehergépkocsira volt szükség. A KPM Autóközlekedési Vezérigazgatósága az igényelt tehergépkocsikat jó műszaki állapotban állította ki. A SZÖVOSZ a szövetkezeteknél szorgalmazta a pótkocsi-foglalkoztatás mértékének növelését. Azokban a helységekből, ahol AKÖV szolgálati hely nem volt, a KPM AVIG házhozzállítási engedélyt adott ki saját tehergépkocsijai részére. Ott, ahol AKÖV szolgálati hely volt, egyedi vizsgálat alapján adták ki a házhozzállítási engedélyt. (*Közlekedési Közöny*, 1963/19. és 21. sz. V. 12. és 26.).

² *Közlekedési Közöny*, 1963/20. sz. V. 19.

³ 1963. május 26-án 0.00 órakor lépett életbe a nyári autóbusz menetrend, amiben a lényegesebb változások az alábbiak voltak:

- 45 vonalon 273 járat menettartamát rövidítették,
- 217 új autóbuzsmegállóhelyet létesítettek,
- 198 új kirándulójáratot indítottak
- 38 községet kapcsoltak be az autóbusz-hálózatba,
- 278-al növelték a munkásszállító járatok számát. (*Közlekedési Közlöny*, 1963/22. sz. VI. 2.)

1965 januárjában az AVIG irányítása alá tartozó vállalatoknál 32 helyen volt telexgép, melyekkel állandó összeköttetést tudtak teremteni a legfontosabb gócpontokkal. Az URH adó-vevő állomások száma 150 volt. Kísérletképpen két MÁVAUT autóbusz is közlekedett URH berendezéssel. (*Közlekedési Közlöny*, 1965/5. sz. I. 31.)

⁴ A Járműfejlesztési Intézet által tervezett és szabadalmaztatott szervokormányt kb. egy éve 250 nehéz gépjárművön, autóbuzson, dömperen, teherautón, stb. próbálták ki az országban. A szervokormány a kormányzáshoz szükséges erőfejlesztés mintegy 80%-át átvette, kisebb kormányforgatással lehet kanyarodni és első defekt esetén is egyenesen vezette a gépkocsit a féktávolság befejezéséig. (*Közlekedési Közlöny*, 1963/23. sz. VI. 9. és 1964/39. sz. IX. 27.)

⁵ A Fővárosi Autótaxi Vállalat 1964 tavaszán új szolgáltatást vezetett be, meghatározott tarifa ellenében – külföldiek részére – vezető nélkül személygépkocsikat adott bérbe. Április 1-től kezdődően a nagy érdeklődésre való tekintettel magyar állampolgárok részére is kiterjesztették a vezető nélküli személygépkocsi kölcsönzést.

Budapesten hamarosan – különösen a hétvégén és esős napokon – problémát jelentett a taxihiány. A Fővárosi Autótaxi Vállalat Könyves Kálmán úti III. sz. telepén több mint másfél éve 300 új gépkocsi állt azért, mert nem volt taxióra. Hat éve adott fel a Vállalat hirdetéseket taxióra vételeire, eredménytelenül. Most külföldről próbálták az új kocsi részére taxiórát vásárolni. Másik probléma az volt, hogy a vállalatnál kevés volt a szerezhető, és ez miatt egy-egy kocsi javításának átfutási ideje másfél-két hét volt. Így fordult elő, hogy az 1100 taxiból átlag 150-200 javításban volt. (*Közlekedési Közlöny*, 1963/27. sz. VII. 7., 1964/10. sz., III. 8. és 1964/34. sz., VIII. 23.)

⁶ *Közlekedési Közlöny*, 1963/29. sz. VII. 21.

⁷ *Közlekedési Közlöny*, 1963/35. sz. IX. 1.

⁸ *Közlekedési Közlöny*, 1964/2. sz. I. 12.

⁹ *Közlekedési Közlöny*, 1964/9. sz. III. 1.

¹⁰ Az Autóközlekedési Tudományos Kutatóintézet már évek óta vizsgálta a mezőgazdasági közúti fuvarozás szervezést. Vizsgálataik során arra az eredményre jutottak, hogy az ország mezőgazdasági területei fuvarozási körzetekre oszthatók fel. Ezeknek a körzeteknek a központjában helyezkednek el a felvásárló szervek telephelyei és a leginkább érintett vasútállomás. Egy-egy ilyen fuvarozási körzetet 30–40 km sugarú körre terjedt volna ki, és beletartozott volna egy-két állami gazdaság és 8–10 termelősövetkezet. A mezőgazdasági fuvarozási körzetekben mezőgazdasági szállítási egyesületek létrehozását is tervezték, amelyek állandó vagy ideiglenes jelleggel működtek volna. 1964 nyarán tárgyalások folytak arról, hogy az új szervezési rendszert Győr-Sopron megyében kísérleti jelleggel bevezetik. (*Közlekedési Közlöny*, 1964/11. sz. III. 15. és 17. sz. IV. 26.)

¹¹ *Közlekedési Közlöny*, 1964/12. sz. III. 22.

¹² AVIG pályázatok voltak:

- A KPM AVIG felügyelete alá tartozó autóközlekedési vállalatok ügyvitelének csökkentése, egyszerűsítése.

- A gépkocsikba beépített motorok üzemanyagfogyasztása mennyiségének, a normától való eltérések, üresjárat mellett, próbamenet nélkül, a szemlerendszer keretében való megoldása.

AVIG célfeladatok voltak:

- Önköltségcsökkentési hitelből üzemanyag-tároló létesítése.

- Egyes helységekből végleges gépjárműtároló terület kijelöltetése a Tanácscsal.

- Végleges tárolóhelyek, telephelyek bekerítése.

- Olyan rakodóállomás kialakítása, ahol a rakodólapon való tárolás után gépi felrakással történik az árumozgatás.

- Az üzemegységeknél, főnökségeknél a keretügyrendben meghatározott szervezet kialakítása, az ügyrend elkészítése és jóváhagyásra való felterjesztése.

- A 100 kilométerre eső kalauzi kifizetett óra előírt szintű teljesítése.

- Az állományi gépkocsira eső fuvaróra növelése, a TEFU profilban a bázishoz viszonyítva.

– A MÁVAUT-nál a tervezett ráfordítási hányad 0.3%-nál nagyobb mértékű csökkentése.

Az autóközlekedési vezérigazgató a pályázatoknál 5000, ill. 10 000 forint pályadíjat, a célfeladatok teljesítése esetén céljutalmat tűzött ki. (*Közlekedési Közlöny*, 1964/12. sz. III. 22.)

¹³ *Közlekedési Közlöny*, 1964/13. sz. III. 29.

¹⁴ *Közlekedési Közlöny*, 1964/14. sz. IV. 5.

¹⁵ Az AKÖV-ök az ügyvitelgépesítés terén komoly fejlődést értek el. A gépi adatfeldolgozás eredményeképpen 215 fő létszám és 5 millió Ft költségmegtakarítást értek el.

A gépállomány alakulása: (darab)

	1960	1964
Lyukkártya-gép	2	5
Középgép (könyvelő, számláló)	20	114
Kisgép (szorzó, összeadó)	590	763

(*Közlekedési Közlöny*, 1964/15. sz. IV. 12, és 46. sz. XI. 16.)

¹⁶ *Közlekedési Közlöny*, 1964/22. sz. V. 31.

¹⁷ A Központi Szállítási Tanács 11/6/1964. sz. határozata a 10153/1964. G. B. sz. határozat végrehajtásáról (*kivonat*):

1. A minisztériumok és országos főhatóságok utasítsák vállalataikat és üzemcikkeket, hogy saját árutovábbítási feladataikat elsősorban saját fuvarszervezők kihasználásával végezzék el.

2. A megyei szállítási bizottságok közhasználatú fuvarozások elvégzésére kötelezhetik azokat a közületi tehergépkocsikat, amelyek kihasználása az 1. pontban foglalt mértékben nincs biztosítva.

3. A minisztériumok és az országos főhatóságok az irányításuk alá tartozó közületi tehergépjárművekkel rendelkező vállalatokat ösztönözzék arra, hogy a gépkocsifelajánlásokat az 1. pontban említett mértéken túlmenően a lehetőségekhez mérten fokozzák.

4. Az 1964. június hó 1-től kezdődően a betakarításban és felvásárlásban nem érdekelt minisztériumok és országos főhatóságok közötti fuvarozási igényeit a közhasználatú autóközlekedés a külön megállapított gépkocsi darabszámban elégítse ki.

5. A Központi Szállítási Tanács Titkársága haladéktalanul intézkedjék a Betakarítási és Felvásárlási Operatív Szállítási Bizottság megalakítására vonatkozóan. A Bizottság tagjai:

A Földművelődésügyi Minisztérium,
Az Élelmezésügyi Minisztérium,

A SZÖVOSZ Igazgatóságának,
A KPM Autóközlekedési Vezérigazgatósága,
A Központi Szállítási Tanács Titkárságának,
A KPM VI. Főosztályának kiküldöttei.

A rendelet összesen 21 pontban sorolta fel a rendelkezéseket azzal, hogy „a minisztériumok és országos főhatóságok, a fuvarozók és a fuvaroztatók az éves terv sikeres teljesítése végett a felsorolt rendelkezéseken túlmenően is mindent tegyenek meg az áruszállítások zavartalan lebonyolítása érdekében.”

A KSZT 11/6/1964. sz. határozat 3. pontjában szereplő közületi tehergépjárművek felajánlásával kapcsolatos jutalék és prémium kifizetésének szabályait a 1144/KPM VI. Fő. 1964. sz. Végrehajtási utasításban szabályozták. (*Közlekedési Közlöny*, 1964/23. sz. VI. 7. és 25. sz. VI. 21.)

¹⁸ *Közlekedési Közlöny*, 1964/25. sz. VI. 21.

¹⁹ A Közúti Balesetelhárítási Tanács adatai szerint 1962-ben 12 018, 1963-ban 16 569 közúti baleset volt. A balesetek következtében 1963-ban 910 személy meghalt, 14 751 személy pedig megsebesült. A balesetek 41,9%-a Budapesten történt. A közúti balesetet okozók élén a motorkerékpárosok álltak, utánuk a személyautó vezetők és a tehergépkocsi vezetők következtek. Sok balesetet okoztak a 14 éven felüli gyalogosok és motorkerékpárosok is. A halálos baleseti arány a traktorosok által okozott balesetknél voltak a legmagasabb, utánuk a fogatolt járműhajtók és a vontatóvezetők következtek. A balesetek túlnyomó része a járművezetők hibájából következett be. A balesetek 15%-ánál az ittasság volt az alappok. (*Közlekedési Közlöny*, 1964/24. sz. VI. 14. és 27. sz. VII. 5.)

²⁰ *Közlekedési Közlöny*, 1964/29. sz. VII. 19.

²¹ Magyarország és Csehszlovákia között 1964. június 29-től az alábbi viszonylatokban indultak meg az első nemzetközi autóbuszjáratok:

1. Komárom–Komarno,
 2. Budapest–Komárom–Nyitra,
 3. Salgótarján–Somoskőújfalu–Losonc,
 4. Miskolc–Tapolca–Miskolc–Kassa,
 5. Pozsony–Rajka–Győr,
 6. Pozsony–Győr–Balatonfüred–Keszthely.
- (*Közlekedési Közlöny*, 1964/29. sz. VII. 19.)

²² 1964 első hét hónapjába 679 452 külföldi jött Magyarországra, és 692 183 volt a külföldre utazó magyarok száma.

1964 első félévében érkező 314 ezer külföldi közül 165 ezren jöttek autón, motorkerékpáron és autóbuszon. (A belépő járművek száma: 24304 személygépkocsi, 2853 motorkerékpár, 2681 autóbusz volt.) Magyarországról 519 ezren utaztak külföldre, közülük 87500-an gépjárművel. (A kilépett gépjárművek száma: 16 428 gépkocsi, 3127 motorkerékpár és 782 autóbusz volt. *Közlekedési Közlöny*, 1964/35. sz. VIII. 30. és 37. sz. IX. 13.)

²³ *Közlekedési Közlöny*, 1964/38. sz. IX. 20.

²⁴ *Közlekedési Közlöny*, 1964/46. sz. XI. 15.

²⁵ *Közlekedési Közlöny*, 1964/52. sz. XII. 27.

²⁶ *Közlekedési Közlöny*, 1965/1. sz. I. 3.

²⁷ A nemzetközi járatok száma évről évre emelkedett (év/járatszám):

1958 1959 1960 1961 1962 1963 1964

164 643 1920 3756 6313 6435 7526

(*Közlekedési Közlöny*, 1965/1. sz. I. 3. és 45. sz. XI. 7.)

²⁸ Az 1964-ben kísérleti jelleggel megindított tehergépkocsi gyorsjáratok igen kedvezőek, mindkét irányban 100%-ig kihasználva közlekedtek, és így megfelelték azoknak a gazdaságossági követelményeknek, amelyeket az AVIG az új rendszer bevezetésétől várt. Az AVIG 1965. évi intézkedési tervében szerepelt, hogy a gyorsjáratokat Budapest és valamennyi megyeszékhely viszonylatában megszervezi. Ennek végrehajtása keretében az első félévben Budapestről Békéscsaba, Eger, Győr, Kecskemét, Miskolc, Pécs, Szeged, Szekszárd, Székesfehérvár és Szolnok viszonylatban, október 1-től pedig Budapestről Debrecen, Kaposvár, Nyíregyháza, Salgótarján, Szombathely, Tatabánya, Veszprém és Zalaegerszeg között indították be a gyorsjáratokat. (*Közlekedési Közlöny*, 1965/5. sz. I. 31., 37. sz. IX. 12.)

²⁹ *Közlekedési Közlöny*, 1965/6. sz. II. 7.

³⁰ 1965. július 10-től Magyarország és Ausztria között is megindították a nemzetközi autóbuszjáratokat, amelyek az alábbi viszonylatban közlekedtek:

1. Wien–Hegyeshalom–Győr–Tatabánya–Budapest.

2. Wien–Hegyeshalom–Győr–Veszprém–Balatonfüred–Tihany rév–Siófok.

3. Wien–Sopron.

4. Wien–Kőszeg–Szombathely.

5. Graz–Rábafehérvár–Zalaegerszeg–Hévíz–Keszthely–Fonyód–Siófok végállomás.

A vonalak kijelölésénél arra törekedtek, hogy az autóbuszközlekedés is elősegítse a Magyarország felé irányuló és egyre fejlődő idegenforgalom lebonyolítását. (*Közlekedési Közlöny*, 1965/13. sz. III. 28., 28. sz. VII. 11.)

³¹ *Közlekedési Közlöny*, 1965/15. sz. IV. 11.

³² A Központi Szállítási Tanács határozata alapján az 1965. évi betakarítással és felvásárlással kapcsolatos fuvarozástervezési határidők az alábbiak voltak: július 1–17-ig és 19–31-ig, augusztus 2–14-ig és 16–31-ig, szeptember 1–18-ig és 20–30-ig, október 1–16-ig és 18–31-ig, november 1–13-ig és 15–30-ig. A tervek benyújtásának határidői: június 22., július 10. és 24., augusztus 7. és 23., szeptember 11. és 21., október 9. és 13., november 6. (*Közlekedési Közlöny*, 1965/19. sz., V. 9.)

³³ *Közlekedési Közlöny*, 1965/24. sz. VI. 13.

³⁴ A vállalatok jelentős részénél megszokottá vált, hogy a gépkocsin két, három vagy több utazó-rakodót rendszeresítettek. Fel sem merült, hogy helyes-e, hogy ezek a dolgozók sok ezer kilométert feleslegesen utaznak. A gépjárművezetőknek a külön munka végzésére történő bevonása pl. a Fővárosi Sütőipari Vállalatnál 30 fő rakodómunkás megtakarítást eredményezett. (*Közlekedési Közlöny*, 1965/28. sz. VI. 11.)

³⁵ *Közlekedési Közlöny*, 1965/33. sz. VIII. 15.

³⁶ A KISZ Központi Bizottsága, a KSZDSZ Elnöksége, valamint az Autóközlekedési Vezérigazgatóság felhívással fordult az autóközlekedési vállalatok KISZ szervezeteihez, valamennyi fiatalhoz és ifjúsági brigádhoz, hogy az őszi-téli szállítási feladatok teljesítéséből fokozottabb mértékben vegyék ki a részüket. Mutassanak példát, vállaljanak nagyobb részt a tervek, a célkitűzések teljesítésében, a vasúti kocsik kirakásában és az áruk gyors elszállításában.

Az ifjúsági MÁV–AKÖV komplexbrigádok a kitűzött eredmények elérése esetén oklevelet nyertek, és helyezésről függően pénzjutalomban részesültek. A november 1-től március 31-ig végzett teljesítmények alapján az erkölcsi és anyagi elismerés adományozására május 1-én került sor. (*Közlekedési Közlöny*, 1965/38. sz. IX. 19. és 48. sz. XI. 28.)

³⁷ *Közlekedési Közlöny*, 1965/47. sz. XI. 21.

³⁸⁻³⁹ *Közlekedési Közlöny*, 1965/49. szám, XII. 5.