

## Hogyan gazdálkodnak egyes postaszervek a gépjárművekkel?

A K. V. 1953. évi júniusi határozata, majd az azt követő új kormányprogram végrehajtása során a postai gépjármű- és szállítási szolgálat terén 1954. évben eredményeket értünk el.

A gépkocsiszállítással és egyéb szállítással foglalkozó postai dolgozók többsége magáévá tette a júniusi határozatokat. Ennek eredményeképpen széleskörű mozgalom indult meg a szállítási költségek csökkentése s a minőség javításával a lakosság jobb postai kiszolgálásának biztosítása érdekében. A lakosság postai ellátásának javítása céljából új postai gépkocsijáratokat állítottunk be a vasúttól elzárt területekre. Kiszélesítettük a postán belül a gépkocsik kétirányú igénybevételét, a Ribakov-mozgalmat. Ebben élen járt a Járműtelep két dolgozója, Pintér György és Kósa Gyula szaktársak. Sikerült elérnünk azt, hogy

**mind több postaszervünk veszi igénybe szállítások lebonyolítására a mozgópostákat.**

Különösen a Posta Kábelüzeme, az Anyagszertár és Javítóműhely értették meg ennek jelentőségét. **Ezáltal eddig kb. 100 000 gépkocsikilométert takarítottunk meg az elmúlt évben.** Vannak még gátló körülmények is a gépjárművek gazdaságos felhasználása terén.

Otthon, saját háztartásában, mindenki igyekszik takarékoskodni. Ugyanakkor azt tapasztaljuk, hogy a társadalmi tulajdonnal egyesek nem bánnak hasonló gondossággal. Könnyelműek a szállítóeszközök felhasználása terén, hajlamosak arra, hogy »nem a saját zsebükre megy a játék« elv alapján gondolkozzanak.

Pedig a meglévő állománnyal, a kevés eléggé elhasznált gépkocsikkal sok esetben csak nehézségek árán, s nem egyszer komoly akadályok elhárítása után tudjuk a szállítási feladatokat ellátni.

Ilyen körülmények között fokozott felelősség hárul a fuvarozatókra, a gépkocsik jobb kihasználásával kapcsolatban. Minden dolgozónak éreznie kell: nem mindegy, hogy miként dolgozik, hogyan használja fel a részére kiállított gépkocsit.

Eppen ezért a legszélesebb tiltakozást és ezen túlmenően a felelősök személy szerinti kérdőrevonását is indokolja az a pazarlás, ami az utóbbi időben számos helyen tapasztalható.

A járműtelepi ellenőrzések során kiemeltünk egypár menetlevelet és észleltük, hogy egyes helyeken

**igen sokat ácsorognak a gépkocsik.**

Pl. a PI 112 gépkocsi XII. hó 7-én a Ravel részére volt előállítva; 10 óra alatt a gépkocsi 11 km-t futott. A 11 km-ből 3 km az előállítás volt. Ugyancsak a Ravelnál a PI 112 sz. gépkocsi XII. hó 6-án a 9 órától 8 óra 40 perccel állt és 12 km-t fuvarozott csak a gépkocsi. Ebből 3 km az előállítás. Ugyancsak a Ravel azért köt le 10

órára egy gépkocsit, hogy 2 szerelőjét hazavie a lakására. A távbeszélő igazgatóságnál PF 246 rendszámú tehergépkocsi XII. hó 10-én 10 óra alatt 6 km-t fuvarozott. A PF 248 rendszámú gépkocsi december 8-án a 10 órától 8 óra 50 perccel állt s mindössze 14 km-t futott. A PB 132 rendszámú gépkocsi XII. 8-án 9 óras fuvarórától 8 órát állt. De ugyanezt tapasztaljuk a Főposta hírlapüzemi gépkocsiknál is, ahol a gépkocsi naponta 10–20 km-t fut és elfoglaltsága 3.30 órától 19 óráig tart.

De van egy másik módszere is a pazarlásnak. Ez pedig az, amikor az érvényben levő kormányrendelet ellenére

**igen nagy távolságra történik a szállítás, vagy sok esetben ugyanaz a postai szerv feleslegesen egyszerre szállít két gépkocsival ugyanarra a helyre anyagot.**

Ilyen szállítás történt például a Péntánál. A nyíregyházi építkezéseknél azért kért a vállalat tehergépkocsit a felmerült anyag szállítására, mert egy vagon nem tudtak kitölteni. Ugyanakkor két hét múlva újból kértek egy tíztonnás kocsit és így két darab tíztonnás kocsit szállította le azt az anyagot, amit egy vasúti kocsival le lehetett volna szállítani. Nem is került volna közel 6000 forintba a szállítás és nem kellett volna elvonni a gépkocsit a Kábelüzemről.

Ugyanez tapasztalható a soproni igazgatóság területén is. Számtalan esetben az anyagot Budapestről gépkocsival szállítják az igazgatóság területére. Persze ez a szállítási mód könnyebb, nem kívánt rendszert, fogjuk a gépkocsit, megyünk, amerre éppen szükségünk van és úgy gondolják, hogy ez nem is kerül pénzbe. Erre mutat az a tény is, hogy amióta nem számláz a Járműtelep közvetlenül a postaszerveknek, megnőtt az igény a gépkocsikra. Például a Kábelhivatal 28, a Javítóműhely 18, a Főposta pedig 16 esetben kért a rendszeresített gépkocsik mellett alkalmi gépkocsit.

**A gépkocsiknál észlelt hibák fokozottabban mutatkoznak meg a kerékpárok és a motorkerékpárok üzemeltetésénél.**

Az országot járva megállapítottuk, hogy a járművek az igazgatóságok területén csaknem Csáki szalmája módjára vannak kezelve. Például Győrben a hivatal minden részében találunk elszórtan kerékpárt és motorkerékpárt. A motorkerékpárok és a kerékpárok által behordott szemét eltakarítási költségéből véleményünk szerint még Győrben is meg lehetett volna oldani a járművek megfelelő tárolását. Ebben az esetben tehát ha

az ember beépne a győri hivatalba, akkor mindjárt látná, hogy posta-épületbe lép, nem így, mint most a szanaszert heverő kerékpárok között. De ugyanezt tapasztaltuk Debrecenben is, ahol a 8–10 000 forintos motorkerékpárok az idő viszontagságainak vannak kitéve. Vagy, ha vizsgáljuk a Járműtelepre felküldött kerékpárokat, megállapítható, hogy azok 10–12 százalékos váztoréssal kerülnek fel. Joggal vetődik fel a kérdés: drága-e a járműveknek a javítása? Persze hogy drága. Különösen akkor, ha a járműveket a következő hiányosságokkal küldik be javításra: például a miskolci igazgatóság területéről a PN 984 forgalmi rendszámú motorkerékpárról

**a következő alkatrészek hiányoztak:**

egy darab Bilux-kapcsoló, egy fogantyú, egy kuplung-húzókar, két kézifék-húzókar, egy lámpa, kormányrögzőtű-csavar, kormány csillagrúgó, vezetőtárcsa kormányhoz, tanksapka, benzinszűrő, porlasztó teljes, áramkivezető, gyújtókábel, gertya, kuplung bowden, akkumulátor, Bosch-kürt, hátsó tengely, teljes fékrúd, pótkerék, hangtompító, hátsó lámpa, lábtartó és két csapágó. A hiányzó alkatrészek összege 1200 forint. Ugyanakkor az igazgatóságnak az a véleménye, hogy javítsa meg a Járműtelep az igazgatóság számlájára. Véleményünk szerint az igazgatóság nem kezelheti így az állam pénzt.

De legsürgősebben véget kell vetni olyan eseteknek is, ami a PR 361 gépkocsival Pécsen történt. Itt a gépkocsivezető Géczy Ferenc és a pécsi igazgatóság dolgozója, Magosi László és Ruzs Miklós

**gépkocsival mentek vacsorázni.**

Az elfogyasztott szeszes ital következménye az lett, hogy a gépkocsi belefordult az árokba.

Legsürgősebben véget kell vetni minden pazarlásnak, a gépkocsik órákig történő várakoztatásának, vagy ami még ennél is több, a gépkocsit fölöslegesen küldözgetni hanyagság, felelőtlenység. A gépjárműveket igénybevevő szerveknek ezzel a kérdéssel igen sokat kell foglalkozniok.

**Fokozottabban kell a gépjárművek felhasználását ellenőrizni a menetlevelek alapján is.**

Az ellenőrzésnek mindenkor folytatása legyen — szükség szerint — a szigorú intézkedés, a felelősségrevonás.

Fogjanak össze ebben a munkában a gépkocsiszállítással foglalkozó dolgozók. Felvilágosító, nevelő munkával el kell érni, hogy a még itt-ott szunnyadó lelkiismeret felébredésének együttes eredménye a gépjárműpazarlás felszámolása legyen.

**Cselényi József**