

IK
Feb 3
IX/4455 b

HUNGARY

TRADE /3300/
Transports /3311/

COMMUNICATIONS /0500/
Vehicles /0509/

GYŐR'S MOTOR TRAFFIC ENTERPRISE.

SOURCE VIENNA: Driver-mechanic from GYŐR.

DATE OF OBSERVATION: Until the end of November 1955.

ENGLISH SUMMARY: The Motor Traffic Enterprise No. 61 in GYŐR is in charge of bus, taxi and truck transportation in the Győr-Moson-Sopron and Vas counties. It disposes of about 360 vehicles of Hungarian, East German and Soviet manufacture. The Russian cars are the new Pobedas. The Hungarian and East German trucks show the results of faulty construction, which is blamed on poor materials and norm-work. The drivers are paid by the hour. Every effort is made to avoid having the vehicles make their return trips empty.

EVALUATION COMMENT: This report is in line with the ample material available in the files on the State transportation enterprises. It is the first to deal with East-German trucks and it is surprising that their quality is reported to be so low. The shortcomings in the Hungarian made CSEPEL trucks are only too well known.

The wages and working conditions of the drivers are the same as with the other similar enterprises.

+ + +

A GYŐRben székelő 61. számú Autóközlekedési Vállalat gondoskodik a Győr-Moson-Sopron- és Vas megye autóbusz, valamint taxi és teherautóközlekedéséről.

A vállalatnak SOPRONban, MOSONMAGYARÓVÁRott, SZOMBAT; HELYen és KAPUVÁRott vannak kirendeltségei, CSORNÁN, VASVÁRott, RÉPCELAkon és KÖRMENDen pedig diszpécser szolgálatai.

/more/

A vállalatnak kb. 360 tehergépkocsi áll a rendelkezésére: autóbuszok, tehergépkocsik, személygépkocsik és taxik.

Az autóbuszok Ikarus nevet viselő, MÁTYÁSFÖLDön gyártott kocsik. Motorjuk CSEPELEN készül.

A tehergépkocsik részben CSEPELEN gyártott 3.5 tonnás, Diesel-motoros, részben Keletnémetországból importált, Ifa nevet viselő, 075-ös illetve 2 tonnás tehergépkocsik. Mind e tehergépkocsikon érződött, hogy normában készültek, gyakran volt baj velük. Különösképen kimutatkozott ez a kis Ifa kocsiknál, ahol például az elosztófelhajtó fogaskerék három hónap alatt elkopott, a fülketartó bak pedig két hónapi használat után elrepedt. Az utóbbi esetben a fülkét leszerelni, a repedést lemezekkel áthidalni és forrasztani kellett. Előfordult az is, az egyik kis Ifa kocsinál, hogy a hajtókarok elferdültek, egy másik esetben pedig a hajtókar törés következtében kibujt a henger oldalán. A vállalatnak 18 kis Ifa kocsija volt és ebből kb. tíz súlyosabb hibákkal forgalmon kívül állott.

A Csepel kocsiknál is fordultak elő törések és görbülések, de nem olyan gyakran, mint a kis Ifáknál. Leggyakrabban kardánkereszt-törés, szakadás, kopás, hengerhüvely-, vagy hengerfejvízterrepedés fordult elő. A kocsik vízpumpájával is van mindig valami baj, állandóan kell vizet utánaönteni. Itt is érződik a rossz anyag és az agyonhajszolt normamunka. Aránylag legkevesebb baj volt a négyütemi motorral rendelkező nagy Ifa kocsikkal, melyekből 10-15 darab állott a vállalat rendelkezésére.

A személygépkocsik és taxik részben régi Opel Olympia, vagy Skoda kocsik, részben pedig új, orosz gyártmányú Pobjeda kocsik. ez utóbbiból 10-11 darab állott a vállalat rendelkezésére. A Pobjeda négyhengeres, négy üléses, fűthető kocsik. Motorja teljesen olyan, mint a Jeepeké. Színük drapp, szürke, vagy kék.

A Pobjeda és az Ifa kocsikat a vállalat 1955 tavaszán kapta. A külső gummik a régi kocsiknál nagyon rossz állapotban vannak. Utánpótlást csak a darabárus kocsik kapnak. Az Ifa kocsik gumija jó. ezért és azért, mert Franz MÜLLER név van rájuk írva, forrás úgy gondolja, hogy ezek a gumik Nyugatnémetországból valók. 1955 novemberében a vállalat kapott 20-25 darab orosz terepgumit.

A gépkocsivezetők órabért kapnak, melynek összege 2.66 forint és 4.80 forint között volt aszerint, hogy kinek mennyi gyakorlata van, illetve, hogy pártvonalon ki hogyan feküdt. Az órabér a menetlevélben feltüntetett indulási és érkezési idő alapján nyert elszámolást. Ha a visszaérkezés után a vezető a kocsik javításával volt elfoglalva, akkor a javítással

/more/

eltöltött időt hozzászámították a menetidőhöz. A menetidőnél a 25 percnél rövidebb időt nem vették figyelembe, a 35 percet meghaladó idő viszont egész órának számított. A vezetők három hétig dolgoztak utána egy hétig pihentek. Ha az éjszakát a tartózkodási helyükön kívül töltötték, akkor az órabér mellett 29 forint szállás- és étkezési pénz is megillette őket. Órabér azonban csak a vezetés és a rakodás idejére járt. Visszfuvar esetén a fuvardíj bizonyos százaléka is megillette a vezetőket. Ez egy pesti ut esetében például 60-70 forintot tett ki. Az általánosan kötelező szabály volt, hogy bárhová történő szállítás esetén, a fuvar teljesítése után a legközelebbi diszpécser szolgálatot fel kellett keresniük, hogy az esetleges rendelkezést átvegyék.

A taxisoffőrök órabére 2.60-3.10 forint volt. Ők reggel 7-től este 17-ig voltak a "standon" és erre az időre az órabért megkapták függetlenül attól, hogy mennyi utat tettek meg ez alatt.

A taxidíj kilométerenként 2.70 forint volt, amelyhez a "objeda kocsiknál" -- mert azok, mint fűthető kocsik, luxus-kocsiknak számítottak, -- még 10% felár járt. A taxikat főleg vállalatok veszik igénybe hivatalos utakra.

End.