

Járandósági gépkocsik használata.

A Minisztertanács 2085/1954. sz. határozatával és 48/1954.VIII.1. MT. számú rendeletével szabályozta a gépkocsik gazdaságos üzemeltetésének módját.

Tekintettel arra, hogy Akadémiánk gépkocsiparkja erősen leromlott állapotban van és néhány kocsi állandó javítás alatt áll, szükséges tisztázni a járandósági kocsiként szereplő gépkocsik hovatartozását. Az Akadémia gépkocsiparkjában az Akadémia elnöke és főtitkára járandósági gépkocsiján kívül, melyet hivatali funkciójuknál fogva kapnak - 9 gépkocsi járandósági. A Minisztertanács 65/1949.MT. határozatában kimondja, hogy járandósági gépkocsi használatára azok a személyek jogosultak, akiknek erre minisztertanácsi jóváhagyásuk van. Miután a fentemlített személyeken kívül járandósági kocsit használatot hivatalosan a Minisztertanács nem engedélyezett, határozatban kell foglalni, hogy az Akadémia Elnöksége kik részére javasolja a járandósági gépkocsi használatát. Jelenleg járandósági jelleggel használnak gépkocsit:

Alexits György akadémikus	C-192 Ford
Bolgár Elek akadémikus	AB-489 Tátra D.
Gombás Pál akadémikus	C-209 Tátra D.
Hevesi Gyula levelező tag	AA-544 Hudson
Lukács György akadémikus	AB-657 BMW

Határozat szükséges:

- 1./ Elnökség határozza meg, hogy kik részére biztosítsunk járandósági gépkocsit.
- 2./ Jelenleg járandósági gépkocsit használó személyekkel kapcsolatos állásfoglalás
- 3./ Járandósági gépkocsik kiutalása esetén az Akadémia gépkocsiszükségletének zavartalan biztosítási módja.

Budapest, 1954. szeptember 4.



F e l j e g y z é s .
Rusznyák elvtárs részére,

a "járandósági gépkocsik használata" című napirendi pont mellékletéhez.

I.

Az Akadémia központi gépkocsi parkjának a helyzete jelenleg a következő:

<u>Összes személygépkocsink száma</u>	24 db
Jelenleg járandósági, vagy járandósági jelleggel leköötött gépkocsik száma /Rusznyák, Osztrovszki, Alexits, Bolgár, Gombás, Hevesi, Lukács elvtársak/ ,	7 db.
Üdülőbe /Mátraháza, Balatonvilágos/ leadva	2 db.
Átlag naponta 2 db vidéki utakon van, így tehát a budapesti fuvarból kiesik	2 db.
A hosszabb, vagy rövidebb ittartózkodásra külföldiek általában lekötnék	3 db gépkocsit.
A 24 db. gépkocsiból általában 5 db. üzemképtelen, és javítás alatt áll. /jelenleg 3 db. hosszabb időre üzemképtelen, 2-3 db pedig rövidebb javítás alatt áll/ .	
Igy tehát a javítások miatt állandó kiesés	5 db.
Fentiek alapján <u>budapesti futó fuvarozásokra jut</u>	5 db.

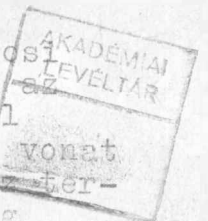
Erre a budapesti fuvarozásokra jutó 5 db-ra jut terhelésként még az üdülő váltási napokon az üdülőbe történő csoportos akadémikus szállítás, amikor is ezeken a napokon Budapesten igen sokszor csak 1-2 gépkocsi fut. Ezzel a budapesti igényeket kielégíteni teljes képtelenség, aminek a következménye az állandó viták és sértődések.

II.

Annak érdekében, hogy a budapesti gépkocsi szükségletet jobban ki tudjuk elégíteni, szükséges a meglévő park felhasználásán belül változtatni. Ennek módját a következőkben látom:

2. 1./ Az előterjesztésben szereplő 5 akadémikusnál megszüntetni a járandósági jellegét és biztosítani azt, hogy anélkül, hogy gépkocsi szükségletüket kielégítjük, ezek a gépkocsik, amelyek idők folyamán, minden határozat nélkül lassu átalakulással járandósági jellegűvé alakultak, ezek a kocsik a központi park részére is végezhessenek fuvarozást.

2./ A mátraházai, balatonalmádi és balatonvilágosi üdülőbe a felszállítás ne gépkocsival történjék, hanem az akadémikusok és családtagjaik autóbusszal, vagy vonattal menjenek, mert az említett helyekre igen jó autóbussz és vonat közlekedés van. /A lakásról a vonathoz, vagy autóbusszhoz természetesen a kocsival vinnék ki az akadémikusokat./ Meg



lehetne fontolni itt azt, hogy az elnökségi tagok és osztálytitkárok számára biztosítsuk az üdülőkhöz gépkocsin történő szállítást.

3./ Olyan vidéki helyekre, ahova jó vonatközlekedés van / Szeged, Debrecen, Sopron, Miskolc, stb./ ne engedélyezzünk gépkocsi utakat.

4./ Igen sok gépkocsiutat jelent, hogy a tudományos osztályok üdülő akadémikusokat hívnak meg különböző ülésekre, akik azután csak úgy hajlandók az ülésekre jönni, hogyha gépkocsit küldünk értük. Ez igen nagy-mértékű, legtöbb esetben holt fuvaros megterhelést jelent. Költségben ez úgy néz ki, hogy pl. egy Mátraházán nyaraló akadémikusnak egyetlen ülésre való leszállítása és onnan való felvitele az Akadémiának ill. a népgazdaságnak kb. 800-1.000.-Ft-jába kerül. Szükségesnek látnán elrendelni, hogy üdülő akadémikusokat ne hívjanak az osztályok ülésekre.

5./ A vidéki gépkocsi utak száma elég sokszor abból adódik, hogy a különböző tanszékeket vezető akadémikusok a tanszék kutató témájába tartozó kutató utra az Akadémiától igényelnek gépkocsit. Ezt úgy lehetne redukálni, hogy ilyen utakra - amennyiben elkerülhetetlenül szükséges a gépkocsin való utazás - ne akadémiai gépkocsival menjenek a tanszék vezető akadémikusok, hanem a Tura-taxi Vállalattól béreljenek gépkocsit a tanszéki célhitelkeret terhére. /A Tura-taxi Vállalattal letárgyaltuk, hogy amennyiben 48 órával előtt kérnek a vállalattól gépkocsit, minden további nélkül tudnak km-kénti 3.-Ft ellenében Pobjeda gépkocsit rendelkezésre bocsátani. Ez a km-kénti 3.-Ft a népgazdaság szempontjából nem jelent többet mintha a mi gépkocsinkat veszik igénybe, mert a mi gépkocsijainknak az üzemi költsége is nagyjából hasonló összegű./

Tájékoztatásul jelentem még azt, hogy az Akadémia központi gépkocsi parkjának a fenntartása évenként 2 millió Ft körüli összeget tesz ki, tehát költségvetésünkben egy igen komoly tételt jelent. Most, amikor a takarékosági rendelkezések minden területen való takarékoskodást írják elő számunkra, mindenképpen biztosítani kell, hogy ezen a téren is takarékoskodjunk és minden olyan utat, amely lebonyolítható más közlekedési eszközzel, és más közlekedési eszközzel való lebonyolítása lényegesen olcsóbb, akkor ne gépkocsin tegyük meg ezeket az utakat. A forint-takarékosságon túlmenően erre a takarékosagra kényszerít bennünket az a körülmény is, hogy a kocsi-parkállomány minősége napról-napra romlik és amennyiben nem takarékoskodunk a kocsik futásával, ez esetben a park még hamarabb kerül teljesen használhatatlan állapotba. A gépkocsi-park ujitására viszont az ismert körülmények folytán ugyyszólván semmi reményünk nincs.

B u d a p e s t , 1954. szeptember 11.

Blácsi Imre
/Blácsi Imre/
Gazdasági Főosztály
vezetője.

AKADÉMIAI
LEVÉLTÁR

J a v a s l a t

a "Magyar Tudományos Akadémia kiváló dolgozója" cím és jelvény rendszeresítésére.

A Minisztertanács az 1029/1952./VIII.30./ számú határozatával lehetővé tette, hogy egyes miniszterek és a Minisztertanács által külön kijelölt központi szervek vezetői az átlagon felüli teljesítményt elérő dolgozók jutalmazására kitüntető címet és jelvényt adományozhassanak.

Az újrendszerű tudományos fokozatok bevezetése és elnyerésének szabályozása tárgyában kibocsátott 1950. évi 44. számú és az 1951. évi 26. számú törvényerejű rendelet módot ad arra, hogy a jelentős eredményeket felmutató kutatómunka megbecsülése megfelelő tudományos fokozatok rendszeresítésével is kifejezésre jusson és ösztönzőleg hasson tudósaink fejlődésére.

A tudományos fokozatok és pénzbeli jutalmazások rendszeresítésén kívül szükség van azonban arra, hogy a Magyar Tudományos Akadémia azon dolgozói, akik nem a kutató-munka területén, hanem egyéb tudományos szervező, adminisztratív vagy közvetlen termelő munkában dolgoznak és az átlagot jelentősen meghaladó teljesítményt érnek el, kitüntető cím és jelvény adományozásában részesüljenek, mivel munkájukkal - ha az közvetlenül nem is tudományos kutatómunka - a haladó tudomány eredményességét szolgálják.

Ezen cél, valamint a 2017/8/1954. számú MT. határozatban foglalt irányelvek végrehajtása érdekében a Magyar Tudományos Akadémia Hivatala és a Magyar Tudományos Akadémia felügyelete alá tartozó intézmények /:kutatóintézet, kutató csoport, dokumentációs központ, vállalat :/ nem kutatói munkakörben foglalkoztatott, de kiváló eredményeket elért dolgozóinak jutalmazására a

" MAGYAR TUDOMÁNYOS AKADÉMIA KIVÁLÓ DOLGOZÓJA"

kitüntető cím és jelvény rendszeresítésére és adományozására teszek javaslatot.

Annak érdekében, hogy a Magyar Tudományos Akadémia Hivatala és intézményeinek dolgozói a tudományos munka előfeltételeinek biztosítása során a munka eredményességének fokozásával végezzék munkájukat és munkájuk elismerése kitüntető cím és jelvény adományozásával is kifejezésre jusson, előterjesztéssel kívánok a Minisztertanácshoz fordulni.

Budapest, 1954. szeptember 4.

Rusznay István s.k.
elnök.

