

10—23/20/1962.

A MINŐSÍTÉS MEGSZÜNT  
az 1995. évi LXV. tv. 28. §-ára  
figyelemmel

HK: 07/72. <sup>10</sup>nl. ul

**A MAGYAR NÉPKÖZTÁRSASÁG  
BELÜGYMINISZTERHELYETTESÉNEK  
0020. számú  
PARANCSA**

Budapest, 1962. évi november hó 13-án

**TARGY:** Vasút területén előforduló rendkívüli események megelőzése.

A közelmúltban történt vasútállomási és egyszintű kereszteződési balesetek, az állomásokon és vonatokon történt rendzavarások, szabálysértések és bűncselekmények, továbbá az ezeket követő vizsgálatok eredményei azt bizonyítják, hogy a rendőri szervek e kérdésekkel, s megoldásukkal nem foglalkoznak súlyuknak megfelelően.

A vasútállomások rendjét nagymértékben zavarja, s baleseti veszélyt rejt magában:

- hogy az utások egy része nem a kijelölt helyeken tartózkodik, közlekedik, a vonatokat a vágány mindkét oldalán elhelyezkedve várja,
- az állomásokat sok személy keresi fel szórakozás, italozás, időtöltés, esetenként alvás, sőt bűncselekmény elkövetése céljából,
- egyes állomásokon az állomással ellentétes oldalon levő települések lakói a vágányokon, állomási épületeken, berendezéseken keresztül közlekednek.

A személy- és főleg a munkásvonatok közrendjét jelentősen befolyásolja:

egyes munkásvonatokon — különösen Budapest—Békéscsaba, Budapest—Hódmezővásárhely, Budapest—Biharkeresztes, Kazincbarcika—Nyíregyháza között közlekedőkön, — nagymértékben elszaporodott a tiltott szerencsejátéknak minősülő kártyázás, italozás, s ennek következtében a verekedés, a jegyvizsgálókkal szembeni hivatalos személy elleni erőszak, stb.

A közúti és vasúti egyszintű keresztezéseken lazult a közlekedési fegyelem.

A járművezetők, a hajtók a legelemibb szabályokat nem tartják be.



A gépjárművezetők egy része a vasúti átjárók előtt nem kellő figyelemmel vezeti járművét.

A fentiek következtében 1961. évben 111 baleset fordult elő, melyből kifolyólag 11 személy életét veszítette, 34 súlyos, 23 könnyű sérülést szenvedett. Az anyagi kár összege meghaladta a 480 000 forintot.

1962. év első félévében 43 baleset következtében 6 személy veszítette életét, 13 súlyos, 17 könnyű sérülést szenvedett. Az anyagi kár értéke több mint kétmillió forint.

Az említett problémák egy része a következőkből adódik:

A főkapitányságok még nem ismerik kellően területük vasúti vonatkozású problémáit, elmulasztották ezirányban a szükséges intézkedések megtételét.

A területi és vasúti őrsök, körzeti megbízottak kapcsolata még nem alakult át tervszerű, rendszeres munkakapcsolattá. Nem kielégítő a MÁV és rendőri szervek kapcsolata sem. A rendőrök (körzeti megbízottak, mozgóőrszemek, járőrök) általában megfelelő mennyiségű szolgálati órát teljesítenek az állomásokon, ez azonban sok esetben nem a kritikus — vonatforgalom szempontjából legindokoltabb — időpontokban történik.

A rendőri intézkedések sok esetben nem elég határozottak és a kívánt eredményt nem érték el.

A személy- és főleg a munkásvonatokon kevés a rendőri ellenőrzés, a nyomozói portyaszolgálat.

Az egyszintű keresztezések forgalmának ellenőrzése, a megelőző tevékenység nem folyik kellő mértékben sem a közrendvédelmi, sem a közlekedésrendészeti szervek beosztottai részéről.

A rendőri szervek a balesetmentes vasúti közlekedés, az állomások közrendjének biztosítása érdekében nem veszik eléggé igénybe a párt-, a tanácsi és tömegszervezeteket, iskolák, üzemek, stb. segítségét.

A megelőzést szolgáló szignalizációs tevékenység elmarad a kívánalmaktól.

Az állomások, vonatok közrendjének, az egyszintű keresztezések és általában a vasút balesetmentes forgalmának biztosítása érdekében

m e g p a r a n c s o l o m :

1. A megyei (budapesti) főkapitányságok vezetői gondoskodjanak arról, hogy az állomány rendszeresen értékelje az operatív helyzet kapcsán a vasutak, a vonatok helyzetével kapcsolatos tennivalókat. A vasútigazgatóságokkal, azok illetékes osztályaival alakítsanak ki rendszeres munkakapcsolatot.
2. A főkapitány elvtársak tegyenek intézkedéseket, hogy a területi és vasúti őrsök, körzeti megbízottak munkája összehangolt, tervszerű, rendszeres, az állomások és vonatok közrendjét, a balesetmentes



közlekedést biztosító munkakapcsolattá alakuljon. Tegyenek intézkedést a mozgóórszem, járőr és URH-szolgálat fentiekhez igazodó szervezésére.

3. A személy- és főleg a munkásvonatok fokozott ellenőrzése érdekében intézkedni kell, hogy a szerelvénykísérő járőrök — az 50—1400/1962. számú utasítás alapján — minél több személyvonat ellenőrzését végezzék. E munkába jobban be kell vonni a vasúti körzeti megbízottakat. A zseb- és csomaglopások, a nagymértékű tiltott szerencsejáték, a zúgitalmérések megakadályozása érdekében — különösen a vasútigazgatósági székhelyi főkapitányságok — tegyék tervszerűvé és rendszeressé az állomásokon a személy-, munkásvonatokon a nyomozói portyaszolgálatot.
4. A vasúti önkéntes rendőri szervezet számbeli fejlesztését, társadalmasítását meg kell gyorsítani. Az önkéntes rendőri szervezetbe a nem vasúti dolgozó állampolgárok is bevonhatók.
5. A közlekedésrendészeti szervek parancsnokai vizsgálják felül a területükön levő vasúti átjárókat, berendezéseket (jelzőtábla, sorompó, fényjelző készülék, stb.) és adjanak jelzéseket az illetékes szerveknek.

A propaganda tevékenység végzése során részletesen elemezzék a vasúti átjárókon való áthaladás veszélyeit, ismertessék a biztonságos áthaladásra vonatkozó szabályokat.

Ennek érdekében a BM II/II. Csoportfőnök 1962. december 25-ig dolgozzon ki oktatási anyagot és azt adja ki a rendőri szervek részére.

6. A vezetők, parancsnokok, közrendvédelmi, közlekedésrendészeti és vasúti rendőri szolgálatot úgy szervezzék meg, hogy a vonatok áthaladási időpontjában a legveszélyesebb, nagyforgalmú vasúti átjáróknál lehetőleg rendőr teljesítsen szolgálatot.  
Értesítések adásával, helyszíni neveléssel, szükség esetén szabálysértési eljárás kezdeményezésével növelni kell az áthaladási biztonságot, a szabályok betartását.
7. A BM II/I. Csoportfőnök a kriminalisztikai elveknek megfelelően a MÁV szabályokkal összhangban 1963. január 1-ig adjon ki egy monográfia-szerű segédletet a vasúti balesetek vizsgálatával kapcsolatban, mely a hatásköri kérdéseket is pontosan rögzíti.
8. A BM II/II. Csoportfőnök — a tanácsi szervek és a MÁV véleményét is figyelembe véve — vizsgálja meg a vaspályákra (pályatesten való járkálás, meg nem engedett helyeken való áthaladás, mozgó vonatról való le- és felugrálás, stb.) és a közterület tisztántartására vonatkozó rendelkezésekkel kapcsolatban a rendőri helyszínbírságotól való kiterjesztésének lehetőségét, s erre vonatkozóan 1963. január 1-ig tegyen javaslatot.

9. A BM II/II. Csoportfőnök a vasúti körzeti megbízottak munkájának eredményesebbé tétele érdekében vizsgálja felül adminisztrációs tevékenységüket és adjon utasítást nyilvántartásuk egyszerűsítésére. Továbbá gondoskodjon arról, hogy megismerjék az alapvető MÁV szabályokat, utasításokat, különösen az F. 2. számú forgalmi utasítás 152., 368., 1494—1504. pontjaiban foglaltakat és az ezzel kapcsolatos rendőri feladatokat.

*Ugyanúgy a  
7. n. csoportnál  
50-200/622 ut*



10. A rendőri vezetők és besoztottak fokozott mértékben kérik a társadalmi szervezetek, tanácsok, iskolák segítségét.

Jobban használják ki a szignalizációs lehetőségeket, oly módon, hogy a vasúti őrsök szignalizációs javaslataikat — jellegüknek megfelelően — az illetékes főkapitánysági osztályokhoz terjesszék fel, s azok gondoskodjanak továbbításukról.

11. A területi és vasúti rendőri tevékenység egységesítése érdekében a vonalmegbízottak elnevezése a jövőben:

„vasúti körzeti megbízott” (vkmb.).

**KÖRÖSI GYÖRGY** s. k.,

r. ezredes

miniszterhelyettes

Felterjesztve: Miniszter elvtársnak,

Kapják:

Miniszterhelyettesek,

II. Főcsoportfőnökség csoportfőnökei, osztályvezetői,

Tanulmányi és Módszertani Osztály,

Rendőriskolák parancsnokai,

Megyei (budapesti) rendőrfőkapitányok,

Járási, városi, kerületi rendőrkapitányok,

Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium.

Készült: 260 példányban.

Tartalmaz: 4 lapdalt.