

## TÁJÉKOZTATÓ KÖZLEMÉNYEK

### Esettanulmány

*az MN 5232 VII. számú újdörögdi bázis és az MN 6904 tapolcai alakulatnál bekövetkezett hajtóanyag lopásról*

*Ragyánszki György főhadnagy*

Az MN 5232 Székesfehérvár VII. sz. újdörögdi bázisán levő üzemanyagkút kezelője, Wittmann Attila honvéd volt 1982 augusztus 13-tól 1983 augusztus 12-ig, aki a VII. sz. újdörögdi bázis állományába tartozott.

A bázison levő 2 db 24 m<sup>3</sup> üzemanyagkút és a benne levő hajtóanyag az MN 6904 tapolcai alakulat kezelésében, annak nyilvántartási készletébe tartozott.

Az üzemanyagkútból az újdörögdi lőtéren gyakorlatot végrehajtó alakulatok, és csapatépítkezés céljából a bázisra vezényelt gépjárművek feltöltését hajtják végre.

Mivel szervezetszerű kűtkezelő a bázis állományában nincs, az MN 6904 Tapolca parancsnoka és az újdörögdi bázis parancsnoka megállapodtak, hogy a bázis állományából biztosítanak kűtkezelőt, aki egyéb beosztása mellett végzi a feltöltést is. Állományilag és fegyvernemileg a bázis parancsnok alá, üzemanyag elszámolás végett pedig az MN 6904 üzemanyag-szolgálatához tartozott.

(Wittmann honvéd eredeti beosztása szerint, hegesztő és olajkazánfűtő feladatot látott el.)

Wittmann honvéd bevonulása előtt már büntetve volt gépjármű lopásért. Ennek ellenére több felelősségteljes beosztást bíztak rá, megfelelő ellenőrzés nélkül.

Ezt Wittmann honvéd felismerte és kihasználta úgy, hogy rendszeresen a kerítésen keresztül 20 literes üza. kannába vitte ki a benzint, de egyéb más anyagot is. (Pl. villanymotor stb.) Időközben megszervezte, hogy gépjárművel központi fűtőelemeket, radiátorokat is kiszállított.

*Saját gépkocsiját állandó jelleggel a bázis kerítésétől és az üzemanyagkúttól mintegy 100 m-re egy bokros területen tartotta és azgal szállította el a benzint, esetenként a veszprémi lakására és különböző személyeknek eladásra. Ezt sem a bázis parancsnoka, sem az őrség nem vette észre.*

Az MN 6904 üzemanyag-szolgálat főnöke Baranyi István hdgy. és az üza. raktárvezető Balogh István őrm. által végrehajtott ellenőrzések és elszámoltatások alkalmával minden esetben pontosan literre elszámolt, hiány soha nem volt.

Ezen bűncselekmények halmaza után 1983 augusztus 13-án mint, aki a feladatát jól látta el, leszerelt.

Ezt követően, augusztus közepétől október végéig, egy általa lopott személygépkocsi alkatrészeit árusította. A Veszprémi Rendőrség felfigyelt rá és lakásán

házkutatást tartottak. Ekkor találtak lakásán 1450 liter benzint, villanymotort és egyéb olyan anyagot, amivel nem tudott elszámolni. Megtalálták azt a rajzot is, melyet az üza. kútról készített, amelyen dátum szerint fel volt tüntetve mikor mennyi benzint vitt el és mennyi vizet töltött a kúrba. Ezek után vallotta be, hogy honvédségi eredetűek az anyagok.

*A Veszprémi Rendőrség átadta az ügyet a Győri Katonai Ügyészségnek. A győri ügyészség ezek után bizott meg a benzinkútban levő víz és gázolaj mennyiségének megállapításával, a szakértői feladatok végrehajtásával egyidejűleg.*

#### *A vizsgálat megállapításai*

Végrehajtottuk a 25 m<sup>3</sup>-es tartályban levő benzin mennyiségének felmérését mérőléccel és kalibrációs táblázattal. A tartályban 22 300 liter benzin volt.

– Mintát vettünk a kémérő szerkezeten keresztül, üveghengerbe. Vizet, mechanikai szennyeződést, vizuális ellenőrzéssel nem találtunk, de a benzin színe olajos keverékre utalt. Fajsúly mérést hajtottunk végre, a benzinnel 0,744 fs. volt, amely eléggé magas. (Ez már utalt a gázolajjal való keverésre).

– Ezt követően vízerzékeny pasztával a mérőléccet mint egy 30 cm-re bentük és leeresztettük a tartályba, 2 perc után megállapítottuk, hogy enyhén világosabb színű lett a paszta, de nem oldódott le a léccről, így teljes biztonsággal nem utalt vizesedésre. (A vízerzékeny paszta a benzinnel élénk piros, a vízben elhalványul és leoldódik a mérőlécről, ezért 5–10 percig benne kell tartani a tartályban).

Ezek után megkezdtek a tartály leürítését, de a szívócsövön nem tudtuk teljesen leüríteni, mivel 50 cm folyadék szint magasságnál a szívócső levegőt szívott. Ebből arra lehetett következtetni, hogy erőszakos beavatkozás történt a szívócsőnél. (A tartály dőmfedelén levő szerelvények teljesen le voltak takarva kavicssal, külső beavatkozást így nem lehetett észlelni).

A kavics réteg eltávolítása után kiszereztük a szívócsövet, amelyen egy hegesztés volt a lábszeleptől kb. 25 cm-re.

Megmértük a tartály átmérőjét és a szívócső hosszát, 50 cm volt a különbség. (Ebből 5 cm a hivatalos ülepítés céljára hagyott távolság).

Megállapítottuk, hogy 45 cm-t vágott ki Wittmann honvéd a szívócsőből, ami 4380 liter mennyiségű benzinnel felelt meg a 25 m<sup>3</sup> kútban.

A szívócső nyílásán mintát vettünk a bent maradt 50 cm mennyiségű anyagból és ekkor derült ki, hogy sok a víz a tartályban. Ezt a vizes benzint külön tartályba töltöttük és a szétválasztás után megállapítottuk, hogy effektíve 3500 l víz volt a tartályban.

A benzin olajjal való keverési százalékát leparlással végeztük, és mintegy 40%-os gázolaj tartalmat állapítottunk meg.

Tehát 18 800 liter benzin-gázolajkeverékből kb 750–800 liter gázolaj volt, ami fűtőolajra utalt a benzin opálás színe miatt.”

*A hiányként kimutatott E-86 benzin 4300 l – 80 066 Ft értékkel, Wittmann honvéd szándékosan, tudatosan, fondorlatos módon vezette félre az üzemanyagszolgálat vezetését.*

Tudta azt, hogy ha az ellenőrzések alkalmával pontosan elszámol, akkor nem tűnik fel az ÜSZF-nek, hogy ő milyen félrevezető beavatkozást hajtott végre a tartályon.

Az ügyészségi kivizsgálás alatt kiderült más jellegű beavatkozás is, amely a mérőóra mutatójának az előre állítását tette lehetővé 5 literrel (A mérőórát csak visszafelé lehet csavarni azaz lenullázni, előre nem lehet, ha nem szerelik át. Feltöltött a gépjárművezető pl. 30 litert mire odanézett az órára már előre is lett állítva 5 literrel és 35 liter került a menetlevélre a kiadott 30 liter helyett).

Ezt a manővert is több hónapon keresztül alkalmazta a vezényelt és gyakorlaton levő gépjárművek feltöltésekor. (Hogy így mennyi benzint tett szert, nem lehetett kivizsgálni, mert a gépjárművek más alakulathoz tartoztak.

#### *Az ellenőrzések tapasztalatai.*

Az ellenőrzéseket és az anyag elszámolását az ŰSZF rendszeresen végrehajtotta, mint fiatal tiszt nem is gondolt arra, hogy a kútkezelő megbontja a kútát és levág a szivócsőből.

Az ellenőrzések végrehajtásánál felróható hiányosság, hogy nem kellő alaposan hajtották végre a vízerzékeny pasztillával a víz megállapítását.

Hiányosság az is, hogy az eltelt év alatt nem hajtottak végre a tartályonál fenék mintavételt szivattyúzással.

*A Csapatbaktáp Szabályzat az állandó barckészültség időszakára V. rész I. fejezet 23–28. pontja rögzíti az üzemanyag-szolgálat tönök és üzemanyag raktár-vezető feladatát és kötelességeit.*

Ebben az üzemanyagok minőségi megóvása frissítése és ellenőrzése is elő van írva.

(„Utasítás az üzemanyag minőségének ellenőrzésére” az Űza/20. szabályzat III. fejezet „D”/40. pontja leírja, hogy mikor és hogyan kell a tartályokban tárolt üzemanyagokat ellenőrizni).

#### *A bűncselekmény tanulságai*

– A megdrágult hajtóanyag árak egyre inkább inspirálnak egyeseket arra, hogy valamilyen formában ingyen vagy olcsóbban hozzájussanak a hajtóanyaghoz. A hadseregben a hozzáférhetőségnek pedig több forrása is van, a Központi Üzemanyag Raktártól a vasúti szállításon keresztül a gép és harcjárművekig hezárólag.

*Ha a társadalmi tulajdon fokozott védelméről kiadott intézkedéseket figyelembe vesszük, nem csak az üzemanyag-szolgálat beosztott állománya felelős az üzemanyag megőrzéséért, takarékos felhasználásáért, hanem az állomány egésze, valamennyi gép és harcjármű-vezető egyaránt.*

– A laktanyák, objektumok megbízható őrzésének a megszervezése permanens biztosítása elsődleges jelentőségű (itt sem lett volna lehetőség arra, hogy a kerítésen keresztül egy évig szabadon vigyék ki az anyagot, ha az őrzés megbízható);

– egy ilyen bizalmi munkahelyre, beosztásba mint az Űza. kút kezelő, megbízható feddhetetlen személyt kell kiválasztani (nem büntetett előéletűt);

– a fiatal tiszteket, tiszthelyetteseket jobban fel kellene készíteni a csapatéletre, az üzemanyag-szolgálat feladataira és az ellenőrzések módszereire. (Véleményem szerint nem elég az, hogy kiválóan el tudja mondani, hogy milyen időszakonként kell ellenőrizni a raktár, vagy az alegységek üzemanyagkészletét, azt

is meg kellene tanítani, hogy mit, milyen módszerrel, hogyan ellenőrizzenek, a csapatgyakorlatnak elsősorban ezt a célt kellene szolgálnia);

– egy fiatal tisztnek az sem mindegy, hogy milyen a HTPH követelmény támasztása, felkészültsége. Nem elég az, hogy parancsot ad az ellenőrzésre, lényeges annak tartalmi meghatározása. Az a tapasztalat, hogy több alakulatnál az ellenőrzés formális a HTPH-ek nem ellenőriznek személyesen csak aláírnak, ugyanakkor módszert sem adnak a fiatal tisztnek, mert azt is tapasztalatból tudom, hogy egyes HTPH-ek sem tudják az üzemanyag-készleteket lerovancsolni és nyilvántartással egyeztetni, főleg a gépi nyilvántartáson elgazodni.

Az MN 6904 Tapolca alakulatnál már 1981-ben is volt egy nagymennyiségű azaz 167 412,-Ft üzemanyag kár, amit szintén vizsgáltam a Katonai Ügyészség megbízásából.

(Pl. a HTP féléves ellenőrzése, és az üza. raktárvezető szabadságra való távozásával az üzemanyagraktár teljes anyagát leltározták, melyről összehasonlító kimutatást készítettek, hiányt-felesleget nem találtak. A jegyzőkönyv mellett viszont csak a raktári fogyóanyagról volt összehasonlító kimutatás a raktári „M”-ről és a folyószámos alakulatok készletéről nem. A volt ÜSZF viszont a folyószámos alakulatok készületéből lopta a kannás benzint.)

– Az ellenőrzés hatékonyságának érdekében az üzemanyagkészletek leltározását egy laktányában egyszerre érdemes végrehajtani minden alegységnél és raktárban. (Ekkor van lehetőség a minőségi ellenőrzésre is, lehetőleg kiképzés mentes napon).

A kiképzés mentes idő biztosítaná évi két alkalommal a teljeskörű leltározás szabályos végrehajtását.

Az egyéb belső és a tevékenységi folyamatokba épített ellenőrzések a szabályzat előírásai szerint megfelelnek, csak ezek végrehajtását is becsületesen végre kellene hajtani, megkövetelni és ellenőrizni.

Kellően nem megoldott a csapatoknál a vasúti tartályvagonok lefejtéséhez a bizottság kijelölése. A szabályzat szerint bizottság veheti át a tartályt és ellenőrzi le a tartály leürítését. A bizottság elnöke az ÜSZF, egy kívülálló személy, a raktárvezető és a vasút képviselője. A tapasztalat az, hogy egységparancsban általában megjelentetik a bizottság tagjait, de a lefejtéskor már nincs jelen, főleg a kívülálló személy.

(Azoknál a laktányáknál, ahol iparvágány van, még megoldják a mindenkor 24 órás szolgálat egyik tagjával, de ahol több kilométerre van a vasútállomás a laktányától, ott nem lehet a szolgálatot erre a célra bevonni).

Így hát parancsban megjelentetnek egy személyt, de a legtöbb helyen magára marad az üza. raktárvezető a szállításkor, mert az ÜSZF sem érzi sok esetben a felelősségét, hogy jelen legyen. Ilyen helyeken meg van a lehetősége a lopásnak, ha a raktárvezető különben hajlamos erre.

Ez esetben is konkrét és egyértelmű intézkedést kellene fogantatni, ez is pk-i hatáskörbe tartozik.

Több alakulatnál nem megfelelően intézkednek a túlfogyasztásból és leltározáskor feltárt üzemanyaghiány kivizsgálására, káreljárásnak a lefolytatására.

Az üzemanyag-szolgálat ha le is állítja parancsban a túlfogyasztó gépjárműveket, a technikai szolgálat ennek ellenére sok esetben nem szabályozza be, nem

teszi ismét parancsba, hogy a túlfogyasztást nem műszaki hiba okozta, hanem más célra vezethető vissza a hiány.

*(Ha az ÜSZF „rámenős” ezt jelenti a HTPH-nek, az a parancsnoknak, és ezzel esetleg bezárult a kör. Az ÜSZF-nek nincs több lebetősége hogy intézkedjen, főleg a fiatal, kevés tapasztalattal rendelkező ÜSZF-öknek, ezért beleunnak és be sem írják parancsba a túlfogyasztás végetti leállítást).*

Tapasztalat az, hogy bizottsági ellenőrzés alkalmával csak azt ellenőrzik, hogy az üzemanyag-szolgálat intézkedett-e a leállításra (és ha igen), azt még soha nem tapasztaltam, hogy akik ezek után szabálytalanul járnak el, felelősségre lettek volna vonva.

Az MN 6904 alakulat esetében 1981-ben és a jelenlegi üzemanyag-hiányért is csak az elkövetők lettek felelősségre vonva.

A parancsnoki, HTPH-i vezetői és ellenőrzési tevékenység hatékonyságának javításával, az üzemanyag-szolgálat állományának a jobb felkészítésével, és a fenti következtetések, javaslatok megvalósításával jelentős előrelépést tennénk a társadalmi tulajdon védelmében.

#### *Utószó*

*Az üzemanyag-szolgálat gyakorlatában hasonló eset még nem fordult elő. Tanulságai ezért túlnőnek az egység és magasabbegység szinteken, több rendszabály fogantatását tették szükségessé. A rendkívüli esemény részletesen értékelt és elemzett témáját képezte szakmai kiképzéseknek is.*

*A bűncselekmény résztvevőit a Katonai Bíróság felelősségre vonta, így Wittmann Attila kapott 2 év és 2 hónap börtönt, 10 000 Ft pénzbüntetést, teljes kártérítéssel – a közügyektől 3 évre történő eltiltással. Az alakulat üzemanyag-raktárvezetőjét lejokozással, felfüggesztett szabadságvesztésre – jogerősen ítélték el. (Az ügyben érintett orgazdákat különböző összegű pénzbírsággal sújtotta a Bíróság).*

*Az ítélet jogerős.*