

A sofőr vezet is, szerel is

A volános üzemigazgató nem kesereg, inkább tényként jegyzi meg, hogy utóbb náluk is igencsak megakadt a munkakedv, a túlórákhoz, a második, harmadik átdolgozott hét végéhez az adóterhek miatt már semmiféle anyagi érdek nem fűzi az óriás teherautók, a Krazok sofőrjeit. A meseszép Mátrai-alján, a kis falu, Gyöngyös-Visonta közvetlen szomszédságában, a Volán Tömegáru és Szénhányászati Fuvarozó Vállalatának itteni üzemigazgatóságán Papp László azt is elmondja, hogy az ország talán legnagyobb kőszíni bányájának folyamatosan adnia kell szállítószalagokon a lignitet, a néhány kilométerrel edőbb füstölő Gagarin Hőerőmű kemencéibe. Ehhez megint csak folyamatosan szükséges elbontani a helyenként toronyház magasságú meddőréteget. Az agyagos, homokos föld szállítására hivatott 60, egyenként 12 tonnás Krazhoz éppen „telik” a 110 gépkocsivezető, ha pedig már az ő munkakedvük is akadozik, netán kényszerpihenőre utalnak néhány szállításmostrumot, akkor komoly baj történhet. Papp László említett, viszonylagos nyugalmának tehát *valami oka van*. Később tudtuk meg, mi az.

Nincs több lyuk a szíjon

— Nem egy Gellért-hegyet elhordhatnának, évente 6-7 millió köbméter földet bontunk és szállítunk, kapacitásainkat nem volna gazdaságos szűkíteni, no meg nem is lehetne — mondja az igazgató. — Ugyanakkor az áremelkedés, a nyugati gépek, alkatrészeik drágulása minket különösen sújt, mert megrendelőinkre a költségek növekedését arányosan nem háríthattuk át. Az eredményhez tehát más tartalékainkat mozgósítottuk, azonban az *adminisztratív létszámcsökkentés csak a bértömeggazdálkodás esztendeiben javított némileg a kereseteken*. Mostanra ez a forrás kimerült, *nincs több lyuk a szíjon*, hogy még szorítsunk rajta. Ilyen helyzetben patant ki az „isteni szikra”, valamikor nyáron...

— Már nem emlékezünk, hogy melyikünk fejében is született az ötlet; *élhetnének* azzal a minisztériumi rendelettel, mely lehetővé teszi, hogy közlekedési, szállítási eszközeiket a vállalatok a *dolgozók saját üzemeltetésébe bocsássák* — mondja Kiss Sándor, a visontai üzem szb-titkára, egyébként a szociálpolitikai ügyek intézője. — Ennek alapján a futott kilométerekre *dolgozóknak fizetett térítéssel váltja meg* a vállalat a korábban saját rezsiköltsége terhére végzett műszaki fenntartást, lényegében a javításokat. Az összeg persze kocsitípustól és azok korától függ, Krazoknál például az *eddig kiadások, tapasztalatok alapján*

kilométerenként 18—26 forintot kalkuláltunk. Költségtérítésről van szó, ami *nem adózik*, és egy része a kíméletes kocsihasználatnál, a megelőző karbantartások rendszeres elvégzésével a *sofőrök zsebében maradhat*. Jövendelmük így — pláne, ha a *szerelési munkák egy részét maguk végzik* — emelkedhet.

Hatan várnak kocsira

Vagyis, ha a *munkaidő jobb kihasználásával*, nagyobb futásteljesítményt produkálva a kocsik többet töltenek tényleges fuvarban. A *vállalatnak elsősorban ugyanis ez az érdeke* — veszi vissza a szót Papp László. — Meg az, hogy például *Bajnában*, ahol már kísérletképpen bevezettük a „*költségvisszatérítéses üzemeltetési rendszert*”, hét végén is bejárnak, megéri nekik többet futni a kocsikkal. Tudják jól, hogy a kilométer-teljesítménnyel *csak csökkenő arányban emelkednek a javítási, karbantartási költségek*. 1989 első negyedévére a visontai Krazokat is szeretnénk kiadni, az *érdeklődés máris óriási*. Érzik sofőrjeink, hogy ezen kereshetnek, *többségük szerelői képesséssel rendelkezik*, a kocsik pedig eddig is futottak, havi 1000-1500 kilométert; szorozzon csak. Még ha két „gazda” osztozik is a megtakarításon, nem kis összeg az. Ráadásul az alkatrészt *önköltségi áron* mi biztosítjuk, és a szakműhely a *kényesebb javításokra* — persze a bérbe vett kocsiknál már térítés ellenében — továbbra is rendelkezésükre áll.

Mint a bakkecske, akkorákat ugrik az elnyűtt UAZ, miközben az óriási krátert átszelve — miért is ne? — a legtávolabbi Orenstein Kopper hegybontó rakodógép felé tartunk. Hallgatom *sofőr-kalauzom, Dorogi József* formái üzemvezető szavait, hogy a rakodók *marokolója három köbmétert harap egyszerre* az agyagos hegyoldalból, és két „*kanáltól*” már tengelyig leülnek a hatkerekű Krazok. Közben *másra gondolok*. A nyúzó terepen vajon hányszor „*térnek össze*” a teherautók, egyáltalán: *jó boltot csinálnak-e majd a kísérletezésre hajlamos sofőrök?* Választ a visontaiak bajnai üzemében kapok *Horváth István* gépkecsiveztőtől, aki már egy hároméves Kraz „*boldog*” bérlője:

— Igaz, csak november végén ültem újra kocsira, addig *nehézségkezelő* voltam, mert ott jobban megérte, de úgy hiszem, a 22 forintos kilométerenkénti *üzemeltetési költségtérítésből kijövünk*. Nem azért, mert érték a kocsihoz, szakmám szerint *növénytermesztő gépezés* vagyok, hanem mert a vállalat *Nagykőrösi úti javítótelepén felújítva, levizgázta* vettük át a Krazt, azután, hogy *magunk is mű-*

szerekkel tüzetesen megvizsgálhattuk.

— Nem mindegy ám, *hogyan hajtják azt a verdát* — erősítgeti Kiss János, a bajnai üzem műszaki vezetője. — *Ezért sem adtunk üzemeltetésre kocsit* a jelentkező 23-ból *négy szakinak*. Hónapokra visszamenőleg kimutatható, hogy az ő kezük alatt sűrűbben kellett szervizelni a kocsikat. Látszólag megértették érveinket, hogy *ők valóban rosszabbul járnának* a kifizetett költségtérítéssel, azonban *jövőre szeretnének átmenni Visontára*, és ott bizonyítani: „*nem fából van a lábuk*”. Egyébként megtehetjük, hogy *szűrjük a jelentkezőket, most is hatan várnak kocsira*.

Egymásra talált érdekek

Ismét visontai élmények. Legfeljebb a háztömbnyi meritókanalas és marótárcás kotrókomplexumok, a mögülről távolba kigyózó szállítószalag-farkok török meg az óriás kráterben a szürke meddőfalak, vékony széncsíkok látványát. A rakodásra sorakozó, intésre váró, majd lavírozó Krazok pilótáuléséből még ez sem igen látszik. A *tizedik-tizenkettedik órában* már biztosan nem. A műszaknak *pedig még ezután sincs vége*, jön tehát a karbantartás, szerelés, hogy másnap is futhasson a kocsi, hadd „*ketyegjenek*” a kilométerek. Törvényszerűnek tűnik, hogy *kiszákmányolják magukat az emberek*. Az UAZ hátsó üléséről Kiss Sándor próbálja eloszlatni aggodásomat:

— *Érdekvédelemként kezeltük azt is*, amikor a gmk szervezést egyengette a szakszervezet, vagy a részben közösségi célokra, de nagyobb részt saját zsebre fizető KISZ-műszakok bevezetésénél *bábáskodtunk*. *Igy van ez most is*, hisz valamennyiünk kívánsága, *érdeke: többet vihessen haza az asszonyoknak, a gyerekeknek*. Ami valóban nehéz, és „*kivülről*” talán el sem dönthető: *meddig érdekünk hajtani? Az optimumot mindenki-nek magának kell megtalálnia*.

A realitásokat kesergés helyett elfogadó visontai üzemigazgató után a vállalat budapesti központjában már meg sem lep, hogy *Kass Zoltán* vszb-titkár kifejezetten *bizakodó az országosan is egyedülálló kezdeményezéssel kapcsolatban*. Nagyjából a visontai szb-titkárt erősíti véleményével: *hagyni kell keresni az embereket*.

— Ötletünkkel még a nyáron ehgem kerestek meg, rögtön összedugtuk fejünket a vállalat jogászával, és kiderült, hogy *valóban nincs akadály a vállalkozásnak*. Kezdeményezésük, hogy *vállalkozznak, kifejezetten szimpatikus, még ha egyfajta kényszerből is született*. Az egyéni és vállalati érdek *ügyes egyeztetése*.