

Nemcsak forintkérdés

A gépkocsivezetőket egyre nehezebb megtartani. A Budapesti Közlekedési Vállalatnál különösen nehéz helyhez kötni a sofőröket. A napi tíz óra körüli munkaidő, a nagy fizikai megterhelés és az intenzív szellemi koncentráció igénybe veszi a szervezetet. Ezt tudva, a négy-ötezer forintos kereseteken már senki sem lepődik meg. És a sofőrök egy része nem szívesen marad.

A múlt évben a vállalat saját erőből 287 embert tanított meg gépkocsivezetésre, személyenként több mint tízezer forintos költséggel. S a sofőrhiány így sem szűnt meg. Olyannyira nem, hogy emiatt egy ideig nem lehet megvalósítani a napi 8 órás munkaidőt.

A gépkocsi — veszélyes üzem

— A gépkocsi veszélyes üzem — panaszkodik Horváth Péter, a Mező Imre garázs sofőrje. — Érthető hát, ha a szolgálati szabályzat és a KRESZ szerint csak pihent, józan állapotban szabad a volán mellé ülni. De hogyan lehetünk pihentek, ha csak 14 munkanap után kapunk egy szabadnapot?

— Azt mondják, emberhiány van — folytatja. — Az autóbusszüzemnél valamikor teljes volt a létszám. Vajon miért mentek el a gépkocsivezetők?

— Nem egészen így van, mert nálunk sohasem volt meg a létszám — vitatkozik Szabó Sándor üzemegységvezető. — Azaz, valaha tényleg nem hiányzott egyetlen ember sem. De az nagyon régen volt. Még 1939-ben. Az időtájt legkorábban reggel hétkor indultam a garázsból.

Ma 3 óra 20 perckor indul a garázsból az első kocsi, az utolsó pedig éjfél után jön be. Fél éjszakánál többet nemigen alhat a buszvezető.

— A háború előtti a maihoz képest apró üzem volt — kapcsolódik a beszélgetésbe Galambos Gáspár, a forgalom irányításának elismert mestere. — Mindössze 180 kis kocsija volt a vállalatnak. Ma több mint 1200 nagy befogadóképességű

autóbussz áll a fővárosiak rendelkezésére. De ez is kevés.

Többet lehetne tenni

— Sokkal többet lehetne tenni a szabad idő növeléséért — teszi szót Horváth Péter. — Éjfél előtt egy óra leforgása alatt áll be például a kocsi több mint kétharmada. Hosszú sorokban várjuk, hogy ránk kerüljön a sor és bejussunk. Emiatt két ízben is szoltam Biró Lajos forgalmi igazgatónak, hogy nyissák ki a másik kaput is. Mind ez ideig semmi sem történt.

— A tényeket, sajnos, el kell ismernünk — válaszol a bírálatra Csiki István párttitkár. — Az viszont túlzás, hogy semmi sem történt. Legfeljebb a gépkocsivezetők még nem tudnak róla.

— Májusban már más lesz a helyzet — folytatja a telepvezető. — A jelenlegi kettő helyett négy vizsgálóaknánk és négy töltőnk lesz. Meggyorsul tehát a kocsiátvétele. A második kaput azonban májusban sem nyitjuk ki, mert forgalmi zavarokat okozna a belső területeken és növelné a baleseti veszélyt. De sokat nyomna a latba az is, ha a gépkocsivezetőknek sikerülne betartaniuk a menetidőt és időben érkeznének vissza a garázsba.

Bánásmód dolga

Valamennyien tehát azt bizonygatják, hogy kevés a gépjárművezető. S főként azért kevés, mert nehéz őket megtartani. Talán nehezebb, mint egy új embert kiképezni, illetve felvenni és kocsira ültetni. Es abban is feltétlenül sok az igazság, hogy ma már nem elsősorban a pénz dominál. — A sofőrhiány megszüntetése mégis jó úton

halad — vélekedik Akácfa utcai központban Szűcs Ferenc, nagyvállalati szb-titkár. — Ebben az évben már 180—200 autóbusszvezetővel több van a tavalyinál. Az elvándorlás üteme tehát erősen lelassult. Ha sikerül a létszámot feltölteni, a napi 8 órás munkaidő is megvalósítható.

— A szakma vonzóbbá tételéért egyébként sok más is teszünk. Már jövőre felépül egy 120 ágyas gyógyüdülők Hajdúszoboszlón. A balatonvilágosi családi üdülönket 45 személyesre bővítjük.

— Az év végére elkészül 93 lakás. Jövőre szintén ennyi épül a vállalat dolgozóinak. A leendő tulajdonosok több tízezer forint kedvezményben részesülnek.

— A forgalmi dolgozók rövidesen új, elegáns, sötétszürke egyenruhát kapnak. Igaz, öt-hatmillió forint többletkiadással jár, de megéri.

— Végül, de nem utolsósorban: van valami, ami nem forintkérdés. A legnagyobb gondot a bánásmódra, az üzemi közérzet javítására fordítjuk. Mert tulajdonképpen ez az alapja annak, hogy az embereket megtarthassuk.

Az előnytelen munkaidő-beosztást, a korai kezdést, a késői végzést, egyszerűen a ma még szűkös szabad időt sok mindennel igyekeznek ellensúlyozni. Szem előtt tartva a fővárosi közlekedés szolgáltató jellegét. Vagyis a lakosság igényeit.

Ezt szem előtt kell tartania a sofőrnek is. A reális követelmény fontos feltétele azonban a megfelelő egészséges munkahelyi közérzet.

Zsidai Pál

NÉPSZAVA

1970. április 15 3