

# Ötletszerűség helyett — céltudatos irányítást

## A BHÉV újítási mozgalmanak „gyermekbetegségei”

Az anyaghoz közölt kép a BHÉV egyik készülő áramvonalas kocsiját ábrázolja. A kópia egyelőre rajzról készült.

— Nagyjából így néznek majd ki azok a korszerű járművek, amelyek még 1965-ig megjelennek vonalainkon — mondják a Budapesti Helyiérdekű Vasút igazgatóságán. — A prototípust — saját terveink alapján — már készítjük, s az első kocsit kipróbálás végett még az idén forgalomba kívánjuk állítani. Az öt éves terv időszaka alatt előreláthatóan — természetesen külső segítséggel — 54 motor-kocsit és 27 pótkocsit állítunk elő.

— A készülőfélben levő »áramvonalas« kocsit a BHÉV műszaki és fizikai dolgozóinak saját »gyermek« — válaszló kérdéseinkre a központ újítási megbízottja. — Dolgozóink hivatali kötelességükön túlmenően újításaikkal is segítik megvalósítását. Eddig 8 újítást fogadtunk el hozzá...

Az elmúlt években más területen is örvendetesen javult a BHÉV újítási mozgalma. 1958-ig a BHÉV a MÁV »egy fiók intézménye« volt, s addig »másodrendű« munkahelyként szerepelt. A kapott önállóság jótékonyan befolyásolta a BHÉV dolgozók alkotókedvét, s ez meglátszik az újítótevékenységben is. 1958. II. fél évében mindössze 72 javaslatot nyújtottak be a dolgozók, míg az idei első fél év mérlege 133. A közbeszó esztendőben 2—300 között mozgott a központba érkező újítási javaslatok száma.

— A javulás nem csupán mennyiségi — mondja az újítási megbízott. — Mindez megmutatkozik abban is, hogy évről évre több javaslatot fogadhatunk el, vezethetünk be.

Am a számok nem csupán erről tanúskodnak. Mert igaz ugyan, hogy 1961-ben 127 újítási javaslatot fogadtak el, negyvenhárommal többet az előző esztendeinél, de 174 az olyan javaslatok száma, amit elutasítottak.

A központban azzal magyarázzák ezt a nagy eltérést, hogy a benyújtott javaslatok többsége, sajnos, hevenyészett elgondolásokat, vagy olyan megoldásokat tartalmaz, amelyek más helyeken már korszerűbb kivitelben megtalálhatók. Nincs okunk kételkedni a kapott magyarázat hitelességében, ám egy fontos következtetést így is levonhatunk: sok időt és fáradságot pazarolnak el úgy képpen a BHÉV munkásai és műszaki, olyan időt, amit körültekintőbb és megfontoltabb elhatározással hasznosabb dolgokra fordíthatnának.

— Nálunk is hiba, hogy a dolgozók tekintélyes hányada nem az üzem szempontjából legfontosabb problémákon törí a fejét, hanem azt »újít«, ami éppen eszébe jut — kapcsolódik a beszélgetésbe a BHÉV szakmai bizottságának titkára.

Az áramellátási szakszolgálat jelenlévő vezető munkatársa az újítási feladatterv és a beadott újítások jellegének összehasonlításával bizonyítja az előbbieket. Számításából kiderül, hogy az elmúlt két és fél év mintegy 650 újításából mindössze 20—25 segítette közvetlenül a Budapesti Helyiérdekű Vasút legfontosabb kérdéseinek megoldását.

— Az idén valamit javult a helyzet — mondja. — A kiadott feladattervhez az év első hónapjaiban több javaslat érkezett. Célul tűztük ki például, hogy »vasutunk terüle-

tén kívánatos a korszerű műanyag alkatrészek fokozott alkalmazása, melyeknél kívánalom, hogy korróziómentességgel és kopásállóságuk folytán műszakilag jobb pályaalapot eredményezzenek.« Csupán ehhez az egy ponthoz 8 javaslat érkezett eddig, melyek kikísérletezését megkezdjük...

Az újítási mozgalom ötletszerűsége azonban — iparunk sok más területéhez hasonlóan — máig sem megoldott probléma a BHÉV-nél. A szakszervezeti bizottságoknak, a szakszolgálatok vezető munkatársainak még nagyon sok munkát kell kifejtetniük annak érdekében, hogy céltudatos irányba befolyásolják a dolgozók újítási tevékenységét.

Jó dolognak látszik, hogy az egyes fontos megoldásra váró műszaki feladatoknál céljuttalmat helyeznek kilátásba. A feladattervben szereplő »útátjárókhöz műanyagbetéttuskók kikísérletezése és kipróbálása« című pont megvalósítása esetén például az újítási díjon kívül 1000 Ft jutalmat helyeznek kilátásba. Helyeselni lehet azt is, hogy feltüntetik

annak a mérnöknek a nevét, aki a megoldáshoz segítséget nyújt. Am a jelek szerint mindez kevésnek látszik. Szakszervezetünk Budapesti Bizottsága munkatársainak véleménye szerint még jobban meg kell teremteni a dolgozók anyagi érdekelttségét, a legfontosabb tennivalók érdekében.

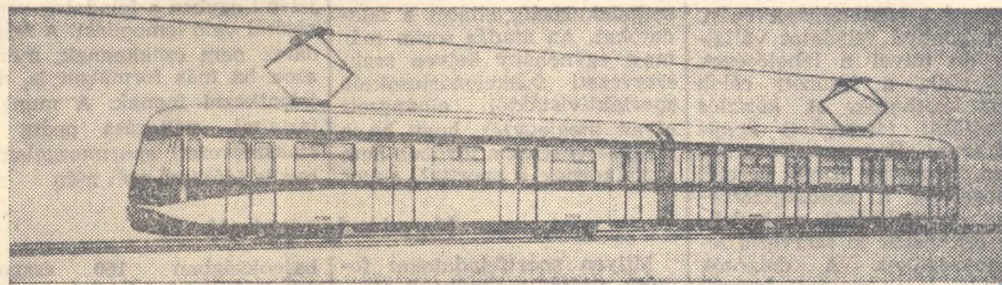
A számok tanúsága szerint itt is van még tennivaló. Az elmúlt esztendőben elfogadott 127 újítás közül kalkulációs alapon mindössze 18 után fizettek újítási díjat, míg 109 újítást eszmei díjazásban részesítették.

— Mi tagadás, az elmúlt években egyes szakszervezeti vezetők a kényelmesebb utat választották, s gazdasági számítások helyett eszmei alapon kötötték szerződést az újítókkal — magyarázzák a helyzet okát a BHÉV központjában. Hozzáfűzik: — szerencsére erről ma már nagyrészt csak múlt időben beszélhetünk...

S ezzel a megállapítással ugyancsak vitába kell szállnunk. A Budapesti Bizottság munkatársainak tapasztalatai szerint javítani lehetne ezen

az arányon. Megnehezíti a tisztánlátást, hogy a dolgozók sem követelik meg — az esetek nagy részében — a gazdasági vezetéstől, hogy számítás ki újításuk gazdasági hasznát. Ellenkezőleg az eszmei díjazást szorgalmazzák, nem kis részben azért, mert így azonnal pénzt kapnak kezükbe, míg a kalkuláció esetén ez jóval hosszadalmasabb. A szakszervezeti aktivistáknak itt ugyancsak bőven van tennivalójuk: meg kell magyarázniuk a dolgozóknak, hogy az esetek nagy részében önmagukat rövidítik meg, ha olyan esetben is eszmei díjazást követelnek, amikor mód és lehetőség lenne a megtakarítás összegének kiszámítására.

Az 1958-ban kapott »önállóság óta« — ismételjük — nagy fejlődés következett be a BHÉV újító-mozgalmában. A szóvátett hiányosságok megszüntetése egészen biztosan továbbjavítaná a munkát és egyre több olyan elismerésre méltó kezdeményezést eredményezne, mint amit írásunk bevezetőjében említettünk.



Ilyen lesz az új, korszerű BHÉV-szerelvény