

ITEM No. 9675/56

MV
Oct 13
MC-2011

HUNGARY

<u>COMMUNICATION</u>	/0500/
<u>Vehicles</u>	/0509/
Mismanagement	/0903/
<u>LABOR</u>	/1900/
<u>Norms</u>	/1905/

NORMS SYSTEM PRINCIPAL CAUSE OF SLIPSHOD REPAIR
OF MOTOR CARS.

SOURCE: "Dunántuli Napló."

DATE OF OBSERVATION: September 1956.

ENGLISH SUMMARY: See the headline, please.

EVALUATION COMMENT: None /press review/.

+ + +

A "Dunántuli Napló" írja 1956 szeptember 15-én:

"A napokban említette egy mérnökismerősöm: baj van a gépkocsikkal! Nagyon igénybe vesszük gépkocsiparkunkat, a javítás meg felületes, nem vezet ez jóra...

Másnap felkerestem KOVÁCS Lászlót, a XIV-es autójavitóvállalat művezetőjét és egyenesen nekiszegeztem a kérdésnek vélt kérdést: Lehet-e Önöknél jól, s mégis sokat dolgozni? Nem! - válaszolja szinte latolgatás nélkül. A vállalatnak teljesítenie kell a tervét, szüksége van szakmunkásokra. Szakmunkás pedig ott van, ahol sok a pénz. Az autójavitó vállalatnál viszont úgy lehet sok pénzt keresni, ha mivel a norma mögött kevés a forint, - vagy silány munkával magasabb százalékokat igyekeznek teljesíteni, vagy olyan munkákat is számláznak, amit nem végeztek el. Ezért van baj a gépkocsikkal, ezért felületes a javítás.

/more/

Nagyjából összeírtam, hogy a művezetőnek az autójavításnál hányféle feladata lenne, ha elvégzése kitelne a nap 24 órájából. Ellenőrzi a munkautalványokat, igazolja az elvégzett munkát. Kiadja a normairodától kapott lapokat. Utalványozza a rezsi-anyagot. Pótídjót utalványoz. Munkatügyi osztálynak létszámjelentést ad. Hiányanyagok után járkal, telefonál. Ellenőrzi a gépkocsik javítását. Műszaki segítséget ad a dolgozóknak, s foglalkozik a gyengékkel. Kisérletezik, mit lehetne olcsóbban és gyorsabban elvégezni. Ha baj van a tervekkel, ő is a kocsi alá fekszik s szerel, mint a munkásai. S végül, továbbképezi magát, mert a nagy technikai átalakulások idejét éljük, versenyképeseknek kell lennünk.

A SZEKSZÁRD-i 25-ös AKÖV G.M. 966-os teherautójának iratai, utalványai kerülnek elő a csomagból. Számolni kezdjük, hány tétel szükséges csupán a motor felújításához. Hárman számoltunk hat percig. Eredmény: 158 normatétel és 112 anyagtétel. Ehhez még hozzáteesszük a kocsi többi részének javításához szükséges papirokat, s mérlegre kerül a csomag. Vajon hány kiló utalvány, lista, kimutatás kell egy gépkocsi javításához? Billen a mérleg, mutatja az eredményt: két kiló harmincöt deka! Az egyik nyilvántartási lapon megpróbáltuk kisillabizálni hány kézen ment keresztül. Tizennégyenél meguntuk a számolást...

Világos, hogy a gépkocsijavítást normára végezni nem lehet. KAJDI Endre villanyszerelő még a multkoriban javasolta, hogy vezessék be az időbéres-prémiumos rendszert, míg nem késő. Ezt közölte is a Közlekedés- és Postaügyi Minisztériummal. FELEDY aláissal ilyen válasz érkezett az Autóközlekedési Főigazgatóságtól: A szocialista gazdaságban normákra feltétlenül szükség van. Így a norma eltörlésére vonatkozó javaslatával nem értek egyet..."

Gépkocsiparkunkat egyetlen módon lehet megmenteni a fenyegető leromlástól: úgy, hogy ha nem a mennyiséget, hanem a minőséget helyezik előtérbe és ezt jutalmazzák. Akkor tovább tart egy gépkocsi, s a fiatal munkások is megtanulják a szakma minden csínját-bínját."

End