

Bevált módszerek, új törekvések

Kereskedelemről, vendéglátásról

Gazdaságosság és hatékonyság — a köztudatban az ipar szótárának kifejezései. Újabban viszont mindkettőt, egyre gyakrabban hallani a kereskedelemről, a vendéglátással kapcsolatban is. Az újszerű üzemeltetési formák bevezetését, népszerűsítését két szempont indokolja leginkább, amellyel, hogy az eladás javítása ugyancsak elsődleges cél. Mit várhat a lakosság a központi intézkedésekkel korszerűsített szervezetű keretektől, milyenek a szerződéses formában működő üzletek tapasztalatai, erről nemrég, a vendéglátás területéről merítve példákat, már tájékoztattuk olvasóinkat.

A szerződéses rendszer azonban csak egy, a kiskereskedelembe és vendéglátóiparban kialakított üzemeltetési formák sorában. A legnagyobb létszámmal dolgozó üzletekben meghonosított klasszikus formát, az úgynevezett szoros elszámoltatást aligha kell bemutatni. Hisz korábban így működött valamennyi egység, lett legyen állami vagy szövetkezeti kezelésű, és nem szabkasszák, másként, gebi-nes. Ha bemutatni nem is szükséges, annyit azonban még el kell mondani e közzismert formáról, hogy a gazdaságosság és hatékonyságát célzó törekvésekből a szoros elszámoltatás üzletekbe is jutnak frissítő fuvalatok. Az új szelek itt még csak fújdognak, viharos megújulás helyett biztat, folyamatos átalakulás várható. De ne maradjunk a meteorológia rébuszainál! Arról van szó, hogy kereséskutatják a módját, miként csökkenthető az üzletmenetet oly sokszor megbéklyózó

adminisztráció. Latolgatják, az anyagi érdekesség biztosítására milyen, a pénzügyi fegyelmet kikezdéssel nem fenyegető lehetőségek mozgósíthatók. Tervezik, hogy a szoros elszámoltatás üzletek vezetőit is nagyobb önállósággal ruházzák fel, s hogy több egységet — így például Szegeden a nagyváruhá és a Szőke Tisza éttermét, a hamarosan megnyitójókat utcai borozót — egy csoportba vonnak, egyetlen vezető irányítása alá. A megyei vendéglátó vállalatnál maradvá: ésszerű intézkedésnek látszik továbbá, hogy megszüntetik a vidéki kirendeltségeket, az adminisztrációs teendőket egy helyen, a központban végzik. Meg is tehetik, hisz a közelmúltban bevezették az új gépi adatfeldolgozási rendszert.

A szerződéses üzemeltetési forma térhódításával — mivel a vezetői családtagjait, részmunkaidősök bevonásával dolgoznak — jelentős létszámmegtakarításra számíthat a vállalat, nagyobb eséllyel törekedhet a hatékonyabb gazdálkodásra. Az év végéig 132 üzletet terveznek átadni, a jövő esztendőben a kis, egy-két személyes egységek, vállalati büfék kivételével nem működhetnek üzletet szabadkasszák rendszerben. Az új szervezeti keretek kiépítésére nemcsak előírások, anyagi érdekek is ösztönzik a vállalatot. Hisz a már szerződésbe adott — többnyire melegkonyhás — egységekben szinte kivétel nélkül jelentősen, van, ahol 60 százalékkal növekedett a forgalom, s persze a bevétel. Melyből nyilvánvalóan a vállalat is arányosan részesül. A szerződéses, mellett

számos kedvező lehetőséggel kecsegtet a bérleti rendszer is, de erről még — tapasztalatok híján — korai lenne szólni.

Felemlíthetjük viszont — érdemes is a népszerűsítésre — azt a ma még ugyancsak szokatlanul számító kezdeményezést, melynek lényege, hogy ezentúl egymást segítve tevékenykedik a Békés, a Bács-Kiskun és a Csongrád megyei Vendéglátó Vállalat. Az utóbbi ötlete alapján. A társulás céljai között szerepel egyebek között a közös alapanyag-beszerezés, egymás termékeinek, újításainak, sőt szakembereinek cseréje.

Az ellátás javításának régi, de bevált módszerétől sem tekinthet el a vendéglátás. Vagyis, színesítenie kell az ételválasztékot — erre egyébként a „riválisok” is kényszerítik ma már. Dicséretes törekvése a megyei vállalatnak, hogy hamarosan diétás menüt is kínál szegedi, Napsugár bisztrójában. Orvos — vagyis szigorú — diétát persze nem ígérhet, de ígér egészségszegítő, kímélő fogásokat.

A hálózat korszerűsítése sem maradt ki a tervekből. Év végén hozzáláttnak Szegeden az Expressz — közismert nevén a „Lófar” — felújításához. A magas teret megosztják, galériát építenek. Itt lesz a drink bár, lent pedig, a jelenlegi önkiszolgáló étterem helyén az étel-, mellette pedig a sörbár. Bizonyára nem túlzott a vállalat igazgatója, amikor azt mondta, átalakítása után az Expressz Szeged egyik legszebb, feltehetően legnépszerűbb üzletévé válik.

L. Zs.

Ez is kommunális juttatás!

Szerelési vázlat vagy részletes tervdokumentáció?

Szégyen, nem szégyen, én bizony nem tudtam. Így lehetnek mások is. Ők is tájékozatlanok. Ki a hibás? Nos, ezt sokat ne firtassuk, még utóbb kiderül, hogy a saját munkatársai is... Szóval: ha történetesen meg egyeznénk utcánk valamennyi lakójával, s megkapnánk tanácsai pártfogással az Ipari Minisztérium „ámen-jét”, s a kivitelező vállalat munkái sorába iktatná a megrendelést, akkor bizony szaladgálnánk fűhöz-fához, ajánljának már egy gyorsan dolgozó magántervezőt. Aki — most már illő elárulni, miről is van szó — tisztes honoráriumért, díjért elkészítené nekünk a „lakossági hozzájárulásunkkal” épülő gázvezeték ingatlanon belüli szerelvények tervét.

Így tennénk, mert hallottuk az ismerőseinktől, hogy ők is: mert mesélte a szomszéd, hogy öt utcával arrébb is... Pontosabban így tettünk volna, ha a szegedi tanács végrehajtó bizottsága a legutóbbi ülésen nem foglalt volna állást amellett, hogy „a lakosság számára előnyös, jól áttekinthető módon kell gondoskodni tervezési segítségéről az ingatlanokon belüli vezetékek szereléséhez”. Am olvastuk a tudósítást, s megkérdeztük Varga Jánost, a DÉGÁZ igazgatóját, hogy is van ezzel a tervezési segítséggel, ami „nekünk”, a gázbevezetésekre az anyagiakkal is hozzájáruló városiaknak előnyös.

Mint megtudtuk, az utóbbi időkben „rémtörténetek” terjednek szájról szájra arról, mennyi pénzt elkér egy-egy magántervező a telekhátáron belüli gázvezetékek

és berendezések terveit. Volt aki egy tízlakásos ház minden jövőendő lakójától feigombolta a tervezési díjat, pedig a rajzokat csak masoltatni kellett... Nos, az ilyen esetek megelőzésére szeretnénk tájékoztatást adni arról, hogy a DÉGÁZ jó néhány műszaki dolgozója saját vállalatánál mellékfoglalkozásra kapott engedélyt s ezzel szerződés is párosul. E szerződés lényege: a műszakiakat a vállalat bízza meg, tehát a megrendelő a DÉGÁZ-zal, s nem az egyes emberrel, a mellékfoglalkozású tervezővel kerül kapcsolatba. A tervezési díjak így nem srófoltatók fel tetszés szerint — az ügyfél tudja, mire számíthat. Általában néhány száz, maximum ötszáz forint. (Magántervező ezret is kérhet...) Hogy miért olcsóbbak a DÉGÁZ-nál készülő rajzok, annak egyszerű a magyarázata: saját dolgozótól — jártasságuk, szak tudásuk ismeretében — a vállalat csupán szerelési vázlatot kér, a gáz- és olajipari műszaki bizottsági szabályzatban előírtak figyelembevételével.

Tekintve, hogy a DÉGÁZ műszaki tervezői gárdája elegendő erővel rendelkezik — legalábbis Szeged esetében — az ingatlanokon belüli építési-szerelési munkálatok tervezéséhez, még akkor is vállalják a szerelési vázlat készítését, ha a kivitelező nem a DÉGÁZ, hanem kisiparos. (Ez a kötetlen vállalkozási készség azonban csupán az 1—3 lakásos ingatlanokra vonatkozik Egy négylakásos, vagy annál nagyobb társasház esetében már szerelési tervdokumentáció készítése szükséges. Noha nem biztos,

hogy ezeket is győzik erővel, azért érdemes a vállalatnál próbálkozni, hát-ha...)

Egyébként egy nemrégiben megjelent rendelet lehetővé teszi, hogy a gázszerezésre vállalkozó kisiparosok saját kivitelezésükhöz elkészíthessék a szerelési vázlatot, de ezt persze a DÉGÁZ-nál szakmailag véleményeztetni kell — a biztonság ezt megköveteli. S még valamit jó, ha tudnak az érdeklődők: az utcai gázvezeték tervezési díjából — kommunális juttatásként — az 500 forintot felüli összeget a DÉGÁZ magára vállalja. Az olcsó, ingatlanon belüli vázlattervek készítésével, s az utcai vezetéktérvesítésével, úgy hiszszük, a DÉGÁZ bizonyítja szolgáltatási készségét — s ez alighanem tovább serkentí majd az érdeklődést a gázhálózat bővítése iránt. A lakók, a majdani fogyasztók anyagi hozzájárulásával az idén negyven szegedi utcában — térhetnek át a hágyománysról a kényelmesebb gázfűtésre.

P. K.

Tanulmányi verseny

Az 1981—82-es tanévi középiskolai országos tanulmányi verseny díjait tegnap, szombaton Budapesten, a Kertészeti Egyetemen adták át. A szegedi diákok közül kitűnően szerepeltek a ságvári tanulók. A francia nyelv kategóriájában első díjat kapott Bernáth Gyöngyvér III. osztályos, szaktaná-

A kocsi-rendezőket zsörtölőnek a dorozsmai vasútállomáson: nincsenek arányosan megfizetve a több munkáért. Példának hozzá, hogy akinek huszonkilenc forint-órát fizettek, annak is elég volt egy éjszaka ebből a melóból. Ők viszont már öreg vasutasok, s még a húsz közélébe se érnek, ha megfeszülnek, akkor sem. Pedig már csak egy pihenőnapot engedélyezhetnek maguknak.

Igaz ez? Sajnos, igen — válaszol Budai Sándor állomásfőnök —, a vasúton köztudottan nehéz a szolgálat, kevés az ember. Aki van, túl-órázik szinte pihenő nélkül, mert jönnek a vonatok egymás után. Szegedre évente több mint egymillió tonna áru érkezik, s azt el kell rendezni. Nem állhat le miatta a forgalom. Egyet mondhatok: negyvenkét éve szolgálok a vasutat, nem vagyok mai gyerek Dorozsmán sem, de ennyi kocsi nem állt még bent soha. Ma- nap is száz vagonhoz három ember fogott, visszamaradt belőle ötvenhet.

Előkerül a kimutatás, amely szerint januárban 336, márciusban 368, áprilisban 455 órával fejelezték rá a rendező havi munkára a kocsi-rendezőket. Közülük például Varga Mihály legutóbb 40, Szekeres János 36 órát vállalt.

Mennyi lehet a leg-

A kollektív szerződés 50 órát engedélyez havonta.

A rendes munkaidő?

170—190 óra a kötelező, de most még a szabadságot is úgy tudom kiadni, ha három helyett kettő elvállalja a munkát.

Jönnek új emberek?

Beleköstölnek, és már mennek is tovább. Most már ott tartunk, hogy az öregek is megindultak, 25 év után is ithagott bentünket egy. Tizenhét kocsi-rendező volt, mostanra maradt kilenc. A többi tessék hozzágondolni...

Makovinszky Tibor tolatásvezető huszonkét éve lengeti a piros zászlót, s kapaszzkodik a mozgó vagonokba. Papíron ő a főnök, de pont olyan beosztott, mint a többi. Nehéz kampókat aggat, kalapáccsal nyit szel- lepet, tömlőzik, s ráadásul ő felel az emberekért, és a tömörked anyagért, ami megfordul a kezük alatt. Nem a legvidámabb, mikor megismerkedünk.

Véleménye szinte kibugy- gyan.

Februárban vettem ki a tavalyról megmaradt 8 nap szabadságomat, hogy ne vesszen oda. Azóta, ha sikerült egy pihenőnap, nagy szó Reggel öttől este hatig dolgozok, majd másnap este hatra jövök és reggel hetig vagyok itt. Kiszámoltuk. Félegyháziig elernénk, annyi gyalogolunk egy éjszaka Volt már úgy, hogy azért nem tudtam átadni a szolgálatot, mert láttam, hogy mi vár a többiekre. A vonatokat muszáj rendezni.

Birja?

Addig nincs baj, míg össze nem esek, vagy a Pulcz utcába nem kerülök.

A vonatokat (is) muszáj rendezni

Mit szól ehhez az asz-

Vasutasfeleség, két év- tized alatt megszokta, s ma már elmegy helyettem, és megpuszítja a kisunokám.

Szekeres János se mai gyerek a vasútnál. Negyven kilométerrel jár dolgozni, és ha éjszakás, négy órákor indul Csengele széléről és masnap tízkor ér haza. Vonatok, Ujjunkon is kiszámíthatjuk: 18 órát egyfolytában.

Mi is elmennék innen, ha fiatalabbak lennénk, csakhat ennyi szolgálat után nehéz másba kezdeni — mondja.

A szabad szombat be-

vezetése könnyítés...

En például nem is ismerem.

Társ, Tóth György veti közbe:

Ne mondd már, hallot-

tuk a rádióban, hogy van.

A kocsi-rendezőkre a vas-

út a vagonok szortírozását bízza. Amint mondják: életveszélyes munka. Súlytal- rakott kocsiakat kapcsolnak össze és szét, elegendő egy rossz mozdulat, és máris megtörténik a baj. Tóth György panaszkodik, hogy száz éve ugyanazzal a módszerrel kapcsolják a vagonokat és ennek változtatására nincs is reális lehetőség, még akkor se, ha a japánok 24 óra alatt átálltak az újra.

A pesti vonal villamo-

sítása hoz változást?

Nekünk több a mun-

kánk, gyorsabban ideérnek a szerelvények.

Meg is jegyzi Makovinsz-

ky Tibor:

Megint be van tömve a vágány, tíz éve vagyok itt, de még ennyit nem álltak a kocsi. Más gond is van. Az iparvágány keresztje az ötös főtut, a Falemezgyár- nál. Állandóan tekintettel kell lennünk a forgalomra. Ez főleg reggel nagyon problémás. Jön a nép a munkába, hiába szólnak az útfedező, másznak át a vagonon sietnek, azt se győzik kívánni, hogy elmen- jünk. Ezzel nem számoltak.

Nemcsak a vonatokat mu-

száj rendezni...

mikor megállapították a ter-

vet. Erről jut eszébe Farkas Tibornak — ki a vállalatok- kai intézi a vagonok üteme- zését —, a vasút vezetői mindent elvállalnak, hogy a Volántól visszaszerezzék a fuvarokat. Eppen ennek a par embernek a hátára, kik már így is lényegesen többet dolgoznak az átlagnál. Tóth György még annival egészíti ki, hogy lassan el- fogja a tartalék, hiszen már a közmondás szerinti jobban húzó lovat nemcsak a gazdá- ja üti.

Lett volna még mondani- való bőven, de befutott az újabb hosszú tehervonat, s az állomásfőnök intett a maroknyi legénységnek: harcba fiúk!

Elváláskor mondja Budai

Sándor, hogy a legnagyobb jóakarát ellenére sem ad- hatja azt a pénzt a kocsi- rendezőknél, amit érdemel- nének. Ha két ember dol- gozik négy helyett, nem kaphatja a négynek járó bért. Ebből fakadnak az el- lentmondások.

Meg máshol is.

Egy húsz éve dolgozó ko- csirendező órábért, muszáj- pótlékkal, túlórával meg mindennel alig 20 forint, aki másodállásban vállal hason- ló munkát, annak akár 30 is lehet. Másik: megígérték a helytállóknak, ha becsü- letesen, balesetmentesen, gyorsan dolgoznak egész évben, karácsonyra egyhavi fizetést kapnak ráadásként. A dorozsmai állomáson Szekeres Jánosék 3000 forint- ra számolnak.

Ez se semmi, de lényegesen kevesebb, mint mondjuk egy hivatali csoportvezető évi jutalma. Igaz, nem illik összehasonlítani a fizikai munkás és az irodai tisztvi- selő fizetését, főleg akkor, ha a munkájuk lényegesen elüt, de nem is hallgatható ei, hogy a 3 és a 15 ezer for- rintos jutalom között lénye- ges az eltérés.

Nemcsak a vonatokat mu-

száj rendezni...

Majoros Tibor

Munka- és műveltségvetélkedő



A munka és műveltség versenyzői

Tegnap, szombaton Szeged- den, az Ifjúsági Házban ren- deztek a Munka- és művel- ségvetélkedő megyei szöbe- beli döntőjét, Csongrád me- gye brigádjainak legnagyobb szabású kulturális mozgal- mában idén közel 15 ezren vettek részt, s a munkahe- lyi, a területi, majd végül az írásbeli döntő után a mostani utolsó erőpróbán nyolc brigád mérte össze tudását.

Négy témakörben verse- nyeztek a részt vevő kollektí- vák: az 1945-től 1956-ig és az 1956-tól napjainkig terje- dő időszak hazai politikai eseményeiből, a Mátyás ko- ráig terjedő történelmi és

művészettörténeti ismeretek- ből, továbbá — aktuális év- fordulók jegyében — Ko- dály Zoltán, vagy Arany Já- nos életművéből vizsgáltak. A résztvevő brigádok igen jó felkészültségről tettek ta- núbizonyosságot, legjobbnak a Szegedi Szalámigyar Ma- da-me Curie brigádja bizonyult, őket a Kontakta szentesi al- katrészfőnökének Ganz Ábra- hám és a DELEP Szántó János brigádja követte a sorban. A szóbeli döntő va- lamennyi résztvevője egyfor- ma jutalomban részesült, his- zen közludott, hogy e ver- senynek — valójában csak győzesei vannak.