

# A kanizsai sör kalandjai

Újabb csúcscsokot dönt a hőmérő higanyszála, az embernek porzik a torka: sörre vágjuk. Ami gyanús: van sör. Olyannyira, hogy a Nagykanizsai Sörgyár kevesebbet termel, mint amennyire képes lenne.

— Miért is?  
— Rekonstrukciós fejlesztésünk eredményeként a tavalyihoz képest csaknem kétszáz ezer hektoliterrel több sör előállítására vagyunk képesek — mondja Furák Zoltán termelési osztályvezetőhelyettes. — Hiába tájékoztattuk erről a kereskedelem képviselőit, furcsa módon a kishatár menti forgalom keretében dollárért vásárolják (például Jugoszláviából) a miénknél mindenképpen gyengébb minőségű italokat. Pedig a termelés kétszáz ezer hektoliteres emelését a balatoni üdülési idényre időzítettük, hoztuk előre azzal a céllal: ne legyen gond az ellátással.

## A hazainál drágább

Hát így állunk. A főzőházi és fermentációs kapacitás elegendő, s a két, egyenként 24 ezer palackot óránként megtöltő gépsor is alkalmas a zavartalan ellátás megteremtésére. Így bizony nehezen érthető: miért van nagyobb keletje a határon túli sörnek. A válasz sokféle lehet. A tény mindenesetre tény: teljesen fölöslegesen, ráadásul a hazainál drágábban hozzák be a jugoszláv sört.

— Holott tőlünk jobbat is kaphatnának — folytatja Furák Zoltán. — Nem mondom, hogy nem jegyzik a nemzetközi sörpalettán a ju-

goszláv söröket — nem is akarok ellenpropagandát kifejteni —, de aligha az elsők között. A mi sörünket, például a Helikont, a Platánt nemcsak az aranyéremmel, hanem az Arany Pálma díjjal is jutalmazták a tavalyi brüsszeli világversenyen. Rómában a díjkiosztásnál a Platán az aranyérmesek között is a legjobb volt, azért kapták meg az Arany Pálma díjat. Nem adják könnyen ezt a kitüntetést.

— Milyen a választék?  
— Jelenleg tízféle sörből választhatnak a megrendelők: a már említett Helikon, a Platán, a göcseji barna, a Para Celsius, a Sirály, a Május 1., a Kanizsa, új a Kanizsa extra, ez utóbbi szénhidrátszegény. Ebből is annyit gyártunk és palackozunk, amennyit igényel a vevő. Kirendeltségeink raktárai mind minőségi, mind balatoni világos sörrel fel vannak töltve.

— Most a nyakukon marad a sör?

— Reméljük: a csúcsgazdaságtól elősegíti a mostani nagy hőség. Am mindenképpen veszteség ér bennünket, és ez több tízezer hektoliterre tehető. A sör nem marad meg, hiszen az igények szerint kevesebbet termelünk.

## Szállítási nehézségek

— Miért nem küldenek a fővárosba?

— Egyrészt a magas szállítási költségek, másrészt a göngyöleg visszajuttatása miatt nem lehetséges. Szállítanánk mi, Szedre, Békéscsabára is, de oly mér-

tékben növelné az árat, hogy nem éri meg, ráfizetéses lenne. Sem a vasúti, sem a közúti fuvar nem kifizetődő. Mindenképpen a környéken: a határ menti vidéken, no meg a Balaton-parti településeken gazdaságos az értékesítés, ahogyan mi fogalmazunk, a terítés. Nem várhatjuk el például a Kőbányai Sörgyártól, hogy a nyári csúcstól több tízezer ládat, rekeszt szállítson vissza, amikor ők maguk is hasonló gondokkal küszködnek.

Aligha kétséges, az érdekeltség hiánya is közrejátszik az említett lehetetlen helyzet kialakulásában.

— A beruházások eredményeként a korábbi évi 250 ezer hektóliter 1976-ig a 600 ezer hektoliterig növekedett a termelés — kapcsolódik be a beszélgetésbe Borsos József beruházási osztályvezető. — Az import-söröknél nem volt gazdaságos a víz szállítása, ezért 1975-ben elkészítettük az első alapokmányt, tervet az évi kapacitás 800 ezer hektoliteres felfuttatására. Ehhez 325 millió forintot kaptunk. A fontos technológiai üzemek egy részét megvalósíthattuk, de nem mindenre futotta a pénzből. Ezért volt szükség a második menetre: 1980-ban hagyták jóvá a 300 milliós fejlesztési költségvetését, s ennek az eredménye hat hónappal az eredeti határidő előtt megvalósul: évi 1 millió hektoliter sör előállítására növekedett a kapacitás.

— A külföldi licencképváltás milyen célt szolgál?

— Ugyan tízféle sört állítunk elő, de a nyári idényben sok a külföldi turista, ezért megvásároltuk a Hols-

tein sör licencét. Olyan ízt adunk majd, amelyet otthon megszoktak az ide látogatók. A Holstein bier nevű sört az év utolsó negyedében hozzuk forgalomba.

## Talán a tizenegyedik

— Elsődlegesen a technika fejlesztését várjuk ettől a licencvásárlástól. A külföldi cég alapanyagot nem hoz, csak a technológiát — no és a receptúrát. Igen szigorú normákat, amelyek valamennyi márká minőségét javítják. A Holstein cég új fermentálókat és szűrőt is vásárol, és ez saját sörreinkre is jótékony hatással lesz — mondja Furák Zoltán.

— Mennyibe kerül a Holstein bier?

— Hektoliterenként öt kiló malátával fizetünk érte. A malátá kilója 1,10–1,40 forint, úgyhogy ez megéri, figyelembe véve a technológiai fejlesztést is. Ez összesen 29 millió forintba kerül nekünk. Felvetődött az a lehetőség is, hogy a Nagykanizsán előállított Holstein sört egy harmadik országba exportáljuk. A Holsteint itt-hon a Balaton-parti szállodákban, éttermekben öt hektoliteres konténerekben tárolják, s a mostanában ismét népszerű csapott sört mérik belőlük...

Talán ez a tizenegyedik sörfajta meggyőzi majd a kereskedőket afelől: érdemes határainkon belül is alaposabban körülnézni, hogy ennek hatására is javuljon az ellátás, s hogy ne csordogájon el gyengébb sörért a valuta.

M. Szabó Imre

## Munkahelyi tanácskozások alapján

# A TVK felajánlása

A Tiszai Vegyi Kombinát kollektívája a munkahelyi tanácskozások állásfoglalásai alapján a párt XIII. kongresszusára és hazánk felszabadulásának 40. évfordulójára tiszteletére felajánlást tett.

A kongresszusi munkaversenyben a vállalat kollektívája — a lakossági szükségletek és az exportkötelezettség teljesítése mellett — elsősorban a dollárrelációban kedvezően értékesíthető, gazdaságos exportáruval tervben felüli gyártására és értékesítésére, a belső tartalékok feltárására, tőkés importanyagok kiváltására, az egyszerű takarékosság fokozására, a termékek minőségének javítására összpontosítja erőfeszítéseit.

A TVK kollektívája vállalja, hogy az éves árbevételi tervét 305 MFt-tal túltejesíti, így az 1984. évre tervezett 18 375 MFt-ra növekszik. Az így előállított árualap-többletből nem rubelelszámlálású 68 millió dolláros exporttervet 2 millió dollárral növelve, 70 millió dollárra teljesíti. Az 1984. évre tervezett 46 millió forint anyag-és energiamegtakarítási tervét 56 millióra teljesíti. Vállalta továbbá, hogy a tőkés importkiváltásra tett 80,7 millió forint vállalatát 91,4 MFt értékben realizálja.

A kombinát dolgozói szociális ellátottságának javítá-



sa, a szabad idő kulturált eltöltését biztosító létesítmények fejlesztése és a város-politikai célkitűzések megvalósítása érdekében a vállalat szocialista brigádjai az 1984. évre vállalt 70 ezer óra társadalmi munka helyett 80 ezer órát teljesítenek.

A vállalatnál társadalmi munkát és kommunista munkásokat szerveznek a termelés és a karbantartás segítésére, valamint a szabadidőközpont építésének munkálataira. A kommunista műszak bevetését a megyei vértranszfúziós állomás építésére ajánlotta fel.

A vállalat vezetősége és munkáskollektívája a párt és a kormány határozatainak megvalósításával mindent megtesz azért, hogy jobb és hatékonyabb munkával, felajánlásaik maradéktalan teljesítésével, kimagasló munkásokkal közösen a párt XIII. kongresszusát, hazánk felszabadulásának 40. évfordulóját.

## Odafent, Északon



# Esetleg újra: közvetlen légijárat

2 Szerencsém volt: csak két órát kellett várni Koppenhágában a csatlakozásra, a repülőtéri üzemeltetők pedig ez időre éppen elég látványt kínálnak. Eltelt gyorsan az idő. De akad, akinek nem előfordult, hogy az északi országokba igyekvő, vagy az onnan Budapestre repülő három-négy órás kényes repülő várakozást is bekalkulálhat az egyébként kényelmes utazásba.

— Miért nincs közvetlen légi összeköttetés a magyar és a svéd főváros között? — kérdeztem, rögtön beszélgetésünk elején Tolnai Lajos-tól, a MALEV stockholmi képviselőjének vezetőjéről.

— Azzal kell kezdenem, hogy egykor volt! — válaszolt a szakember, aki „itt-hon” van Stockholmban, hiszen már ellátta ugyanazt a feladatot ugyanitt, 1967–72 között. — Amikor még nem létezett a maihoz hasonlóan szervezett és gyors kamionforgalom, akkor repülővel, kis IL-14-esekkel szállítottuk Malméből Kirunáig, azaz Svédország legdélibb pontjától a legészakibb városig, a primört, a sok-sok barackot, szőlőt, dinnyét. Később megszűnt a közvetlen összeköttetés...

— Szükség lenne rá egyáltalán?

— Igen. Bár Stockholmból a hét minden napján elérhető Budapest és fordítva is igaz ez, mégis okoz némi gondot a koppenhágai átszállás.

— Még meddig?

— Ismereteim szerint komolyan foglalkoznak az illetékesek azzal a gondolattal, hogy jövőre visszaállítsák a közvetlen Budapest—Stockholm járatokat.

— Ez a terv a jövőt illetően. De mi van most? Mennyire fontos ezt az iradást jól átgépelni ebben az „off line” helyzetben, amikor nem járnak ide a MALEV-jára.

— Nagyon fontos! Kirendeltségünk hét évvel ezelőtt kapott engedélyt a teljes jogú kereskedelmi tevékenységre, s ez a szocialista országok között úttörő jelentőségűnek számítot. Még hozzáteszem: valamennyi szocialista ország légitársasága indít járatokat egyenesen Stockholmba, mégis csak minket tüntettek ki a

fontos megkülönböztetéssel. Tehát: nemcsak informálásra vagyunk itt, hanem üzletre is! A SAS-sal kiváló a kapcsolatunk. A skandináv légitársaság a hasonlóan mammutcégek sorában tavaly az első helyen végzett, az egykor veszteséges vállalkozás manapság hihetetlenül nyereséges, jól működik.

— Kik utaznak, kik fordulnak meg leginkább ebben az irodában?

— Üzleti és turistaforgalmunk arányának megoszlása 50—50 százalékos. Rengeteg magyar él az északi országokban, ők rendszerint nálunk veszik meg a jegyüket, szeretnek velünk kapcsolatot teremteni. Emellett nagyon fontos, hogy a SAS, igaz, kicsit drágábban, mint a többi légitársaság, az üzletemberek számára kényelmes repülést biztosít és ezt mi is igyekszünk kihasználni: gyakran keresnek meg bennünket nagy cégek, hogy csoportjaikat mi utaztassuk.

— Csak a repülésre terjed ki a figyelmük?

— Szó sincs róla! Szállodai szobákat, komplett programokat is „áruunk”, bár meg kell mondanom, hogy nem tartom megfelelőnek azt a propagandát, ami otthonról érrefelé irányul. Svéd forrásból gyakran többet lehet megtudni egy-egy hazai rendezvényről, mint hazából. Kár.

— Szeretik a svédek a MALEV-et? Szeretni fogják akkor is, ha itt az Arlanda repülőtérre szálltak egy TU-154-esbe, amely Budapesten landol velük körülbelül két órával később?

— Elégedettek velünk az egyébként joggal igényes svédek, csupán a fejlesztés ellenére sem tökéletes csomagkezelést kifogásolják néhanyan. Egyértelmű, hogy a szolgáltatások színvonalának állandó emelésével lehet, akár a SAS-tól is, elcsábitani az utasokat. Mondjuk úgy, hogy a légitársaságok a földön hagyják a gondjait és a mostaninál többet mosolyognak az utasokra. Tudomásul kell venniük, hogy ők az elsők, akikkel a magyarok közül találkozik a külföldi. És az első benyomások rendkívül fontosak!

Serényi Péter

Következik: Hódít a konföderatívizmus.



Napi 70–80 tonna búzát aratnak le a Ceglédi Állami Tangazdaság Claas Dominátor kombájnjai Batha László felvételei



Jelzésre vár az IFA teherautó vezetője



Ellenőrzik a gépek üzembiztonságát, állapotát

# Kombájnrajt Cegléden

Iszonytató volt a hőség, a hőmérő higanyszála a 36 fok felé közelített. Ilyenkor — még árnyékban is — hóguta kerülgeti az embert. A négy Claas Dominátor vezetője mégsem vesz tudomást a kánikuláról: egyenletes tempóban rója a köröket. Igaz, az aratást nem lehet halogatni, már így is legalább kétféle csúszás a hosszú, hűvös tavasz, nyárelő miatt. Ezt pedig — ha török, ha szakad — az embernek kell pótolnia. Ezért hát a nagy igyekezet a Ceglédi Állami Tangazdaság 50 hektáros búzátábláján, a Kossuth-telepen.

A világ legtermészetesebb dolgai közé tartozik az is, hogy Ocsai Mihály, a gazdaság 42 éves növénytermesztési főmérnöke találkozásunk napján 5 órakor kelt, 6-kor már az előző napi szárfát ellenőrizte, majd sora járta a legfontosabb munkahelyeket. Esténként — gyakran — nyolcat-kilencet üt az óra, mikor hazaér. Mégsem fordult meg a fejében, hogy zsörtölődjék. Mert neki — és a többi vezető kollégájának is — most az aratás zavartalansága mindennél fontosabb.

— Manapság az aratás leginkább egy jól szervezett hadművelethez hasonlít — mondja a főmérnök, miután meggyőződött a kombájnok megfelelő munkájáról. — Győzelmet csak akkor lehet remélni, ha mindenki pontosan tudja a feladatát. A betakarítás — a technika térhódítása ellenére — kemény feladat maradt, teendőknek ugyanis rendkívül megszorodtak.

A főmérnök, elsősorban arra célzott, hogy naponta meg kell szervezni a kombájnok vonulását, a dolgozók szállítását, az étkeztetést, az alkatrész-utánpótlást, a szárítás-tárolás zavartalanságát és még számtalan dolgot. Talán ez a legnehezebb, a munkaszervezés. Amit még tetéznék a távolságból eredő nehézsé-

gek is. A gazdaság 60 kilométeres körzetében — CB hiányában — rendkívül bonyolult az üzenetváltás, a kapcsolattartás. A 32 állomással ellátott URH-rendszer sokat nyújthat ezen a gondon, de azt csak óvatosan vehetik birtokba.

— A váratlan, előre nem látható események okozhatják a legnagyobb galibát. A szárító felhordó csigájának meghibásodása például megbéníthatja az összes többi munkát, hiszen a levágott szemet a gépkocsik nem tudják hová tenni, emiatt viszont a kombájnok sem dolgozhatnak. Apró kényeszszerűen már nálunk is volt, de sikerült gyorsan elhárítani. Az egyik E-516-os kombájnrt viszont azért kellett megállítani, mert túlságosan sok szemet szórt el. Márpedig ebben nincs pardon senkinek.

Sűrű, vastag porcsíkot húz maga után Gábor István autója, ő — a kecskésárdai kerület igazgatójaként — naponta többször megfordul az aratók körében, mert minden fontosabb dologról a lehető leggyorsabban kíván tudomást szerezni.

— Jó az emberek hangulata, ami elsősorban az igéretes természettel magyarázható. Az első kétnapi búzaratás után úgy fest, hogy idén a tervezettnél is ma-

gasabb hozamokat érünk el. Búzából — a mostoha körülmények ellenére — 5,5 tonnás átlagot remélünk — mondja látható elégedettséggel a kerületi igazgató. Majd az emberek fegyelmezett, jó munkáját dicséri. A hőség, az állandó rázkódás, a por, a folytonos koncentráció ellenére sem kellett még senkit figyelmeztetni.

— Mások sem történt mulasztás? — nézek rá csöppet hitetlenkedve.

— Ritkán — feleli határozottan. — Tavaly a tehergépkocsik tömítése nem sikerült mindenkinek, emiatt hullott el a gabonából. Ezért szóltam, és intézkedtek is rögtön. De idén még nem történt fegyelmetlenség. Persze, az emberek kiváltságát nem bizzuk a véletlenre. Bevált, gyakorlott szakemberek dolgoznak a felolós posztokon, olyanok, akik tisztában vannak a rájuk bízott munka nagyságával, saját felelősségükkel. A kombájnok vezetését a gépet javító szakmunkásokra bíztuk. Ez kitűnő biztosíték a lelkiismeretes, jó munkához.

A vezérkombájnost, Szabó Lászlóknak hívják. Macskó mozgású, széles vállú, 29 éves fiatalember. Hat aratás van már mögötte. A vezérszék szaktudásának köszönhető, amolyan bandagazdai szerepet tölt be.

— Általában én képvisellem a többiekét, ha netán valamilyen vitás ügyünk támad. Bár — meg kell mondanom —, egyre ritkább az ilyesmi — meséli a „mozgó étkeztében”, amelyet a gazdasági vezetés és

Cseh János