

az üzemi étkeztetésről

A Dél-Magyarország szerkesztőségében rendezett tanácskozáson részt vettek: Bódi Lászlóné, az Alföldi Üzemélelmiszeri Vállalat 5-ös számú egységének vezetője, dr. Csizsár Béla, a KÖJÁLL orvosa, Farkas Gyula, a szegedi ruhagyár konyhavezetője, Kovács Lajos, a Nemzeti Bank igazgatója, a Közgazdasági Társaság szegedi csoportjának elnöke, Móri Sándorné, a szegedi ruhagyár szakszervezeti titkára, Molnár János, a Kenderfonó és Szövőipari Vállalat üzemgazdasági osztályának vezetője, Nagy Lajos, a szegedi gyufagyár főkönyvelője, dr. Nemessényi Zoltánné, a szegedi ruhagyár szociális előadója, Szalontai Lászlóné, a konzervgyár konyhavezetője, dr. Vetró János, a KÖJÁLL igazgató-főorvosa, Zalai Antal, az Alföldi Üzemélelmiszeri Vendéglátóipari Vállalat 5-ös számú egységének konyhavezetője és a Dél-Magyarország szerkesztősége ipari rovatának munkatársai.

Talán egyetlen üzemi megbeszélés, értekezlet sem működik el anélkül, hogy ne esné szó a termelés problémái mellett a munkáért járó keresetről, s ezen túl a »boríték«-on kívül kapott sokféle juttatás, kedvezmény valamelyikéről. Ezek közül is leggyakrabban a munkával kapcsolatos és bérkiegészítésnek tekinthető üzemélelmiszerrel beszélnek. Ez érthető, hiszen a korszerű munkafeltételek megkövetelik a szegedi üzemekben is a munkahelyen való étkezés lehetőségének biztosítását. S mivel az üzemi étkeztetésben már évek óta nem tudjuk kielégíteni megfelelően a számszerű igényeket, sokasodnak a panaszok. Ma már nemcsak vezetők, munkások is keresik a továbbfejlesztés módját és kérnek választ ezzel kapcsolatos kérdéseikre.

E kérdések közül többet eljuttattak már a Dél-Magyarország szerkesztőségéhez is. Hogy ezekre választ adjon a szerkesztőség, tanácskozáson több szakember bevonásával, a gondolatok összevetésével igyekezett megválaszolni a kérdéseket, keresni a problémák megoldásának módját.

1. Az üzemi étkeztetés, a szocialista társadalom vívmánya, mondhatni munkaséleltünk velejárója, mégis, ha továbbfejlesztéséről esik szó, egyes üzemekben bizonytalankodnak. Ebben szerepet játszik az, hogy az étkeztetés bővítése nagyobb terheket hárít a vállalatra. Többen csak a terhet látják s figyelmen kívül hagyják a régi tapasztalatot, amit munkaszervezési és munkaleltérési tanulmányok bizonyítanak: az emberi munka intenzitása néhány óra múlva csökken, de helyreállítható munka közbeni pihenéssel, étkezéssel. Az üzemi étkeztetés indoklásában ez igen fontos helyet foglal el.

Ismeretes, hogy a szegedi üzemekben is egyre nagyobb a hiány női munkaerőből is. Ha a jövőben fokozottabban akarjuk bevinni a termelőmunkába a nőket, az eddiginél többet kell törődnünk a háztartási munka könnyítésével, egyszerűsítésével. Mint a tanácskozás résztvevői is hangsúlyozták, ebben nagy szerepe van az üzemi étkeztetésnek. Könnyebben vállal munkát a nő meg háziasszony, ha az üzemi munka után odahaza könnyebbül a főzés gondja. Az egyedülállóknak és a lakóhelyüktől távol dolgozóknak, akik reggel korán elindulnak hazulról, s csak későn este térnek vissza falujukba, ma már ugyancsak nélkülözhetetlen munkafeltétel az üzemi étkeztetés.

2. Amikor a továbbfejlesztés nehézségeiről esik szó, vannak akik azt mondják: az állam nem növelheti tovább az üzemi étkeztetéssel járó terheket. Az igaz, hogy az üzemi konyhák fenntartása, az étkezési hozzájárulás számottevő kiadást jelent az államnak. Országos tapasztalat, hogy egy étkezésre évente ezer forintot számolhatunk. Eszerint Szegeden mintegy 20 millió forinttal támogatja államunk az üzemi étkeztetést. Ennek ellenére, állapították meg a tanácskozáson résztvevők az üzemi étkeztetés rendszere és annak

fejlesztése a társadalom számára is hasznos, s nemcsak azok számára, akik igénybe veszik. A lakosság étkezésének »nagyüzemi« módon való kielégítése, az élelmiszer árualapok gazdaságosabb, tervszerűbb és hatékonyabb felhasználását teszi lehetővé. Korszerűbb konyhán, korszerűbb gépekkel és technológiával sok munkaráfordítást és költséget takaríthatunk meg.

3. Szegeden is általános vélemény az üzemi étkeztetés fejlesztésében az, hogy a legjobb a saját konyha építése. Azt mondják, hogy így házi kosztot főzhetnek saját gyárukban, bővebb adagot adhatnak, s a vállalat olcsóbban állítja elő az ebédet, mint például a kereskedelmi vendéglátóipar. Közgazdász szemmel vizsgálva a kérdést megállapítható: ez lényegében az állami hozzájárulás burkolt növelését jelenti.

A vitában résztvevők közül többen is elmondották, hogy a saját üzemi konyha költségének egy része nem választható külön a vállalat többi költségétől. Szegeden is kevés helyen van külön mérőóra az energiafogyasztásra. Az üzemi konyha gőz, gáz- és villamos fogyasztását csak becsléssel állapítják meg. Más hasonló költségeket is »megtakarítanak«. Szállítási-, sőt többször munkabért is. Ezért van az, hogy a korszerűbb üzemi konyhával rendelkező önálló üzemi vendéglátó vállalat költség-ráfordítása magasabb, mint több üzem saját kezelési konyhájáé.

Nem szabad elvetni a saját konyha építésének gondolatát, de ezeknek a konyhának más szerepük van, mint az eddigieknek. Már foglalkoznak Szegeden egy központi előkészítő üzem építésének gondolatával, ahol nemcsak az üzemi konyhák, hanem a vendéglátóipar részére is végeznének előkészítést. A mai üzemi konyhák pedig a befőző szerepet kapnak.

4. Az üzemi étkeztetés bővítésének egyik gátja a konyhákban kívül az étteremhiány is. Erre sokan azt mondják, miért nem bővítjük Szegeden az üzemi étkeztetést a vendéglátóipar üzemének bevonásával. Ezzel kihasználhatnánk jobban a meglévő konyhakapacitást és az éttermeket is.

Az utóbbi években alakult ki és fejlődött nagyobb mértékben az üzemi étkeztetés a kereskedelmi vendéglátásban. Szegeden tavaly márciusban a Szálloda- és Vendéglátóipari Vállalatnál 3500-an, a Hungáriában 359-en étkeztek, előfizetéses alapon. Tehát a vendéglátás is kivette részét az üzemi étkeztetésből. A bővítés elé azonban gátat emel az, hogy az emiatt felmerülő költség-többletet az állam külön nem téríti meg, hanem az a vendéglátó vállalat eredményét csökkenti.

Sokat tettek már annak ér-

dekében országosan, hogy az üzemi étkezési juttatásnak a korábbinál egységesebb rendszer alakuljon ki. Mégis többben szóva teszik üzemekben, hogy még mindig jelentős különbségek vannak a juttatás mértékében. Az üzemi étkezés rendezésére irányuló törekvésnél — állapították meg a tanácskozás résztvevői —, több tényezőre kell figyelni. A vállalatoknál folyó munka jellegének megfelelően más-más tápanyag összetételű étkezést kell biztosítani. Továbbra is ügyelni kell arra, hogy megfelelő kalóriaértéket nyújtson az étkezés ott, ahol nehéz fizikai munkát végeznek, vagy egészségre ártalmas munkakörülményben dolgoznak az emberek.

Joggal panaszkodnak emberek, hogy egyes vállalatoknál nem törődnek a szolgáltatás bővítésével, elsősorban a többféle menü és az étlap szerinti választék bevezetésével, diétás és kímélő ételek főzésével. Sőt olyan is előfordul, hogy akadályozzák az üzemi étkezés színvonalának fejlesztését, vagy legalább is nem nyújtanak kellő támogatást ahhoz.

5. Ma még probléma, ha a konyha nincs az étteremmel egy helyen, az ételeket más-honnan szállítják. Szállítás közben még a legnagyobb gondosság mellett is romlik az ételek minősége és hiányoznak a kulturált kiszolgálás feltételei is. Ezt jól tudják az Alföldi Üzemélelmiszeri Vállalat vezetői, ezért maguk is támogatnák azt a törekvést, hogy az üzemekben legyenek befőző konyhák, hogy helyben főzött ételeket találhassanak az étkezőknek.

Kevesen gondolják, hogy a dolgozók elszállítása munkahelyükre milyen sokba kerül. A bérén kívüli juttatások olyan formája ez, amit legtöbbször elfelejtünk számításba venni. Mert igaz ugyan, hogy a munkaerő biztosítása termelési érdek, csak hogy ezt másképpen is meg lehetne oldani.

A munkásszállítás lényegében újkeletű probléma. A felszabadulás előtt ugyanis nemigen okozott gondot, hogy például a szentesi és vásárhelyi kubikosok hogyan jutnak el dunántúli, vagy felvidéki munkahelyükre. Mentek, ha kellett gyalog is, örültek, ha munkát kaptak. Manapság viszont a munkásvonatok száza szállítják a munkások ezreit keresztkulakul az országban. S ez is a múlt öröksége, az egyenlőtlen gazdasági fejlődés következménye.

Napi 900 ember teherautón

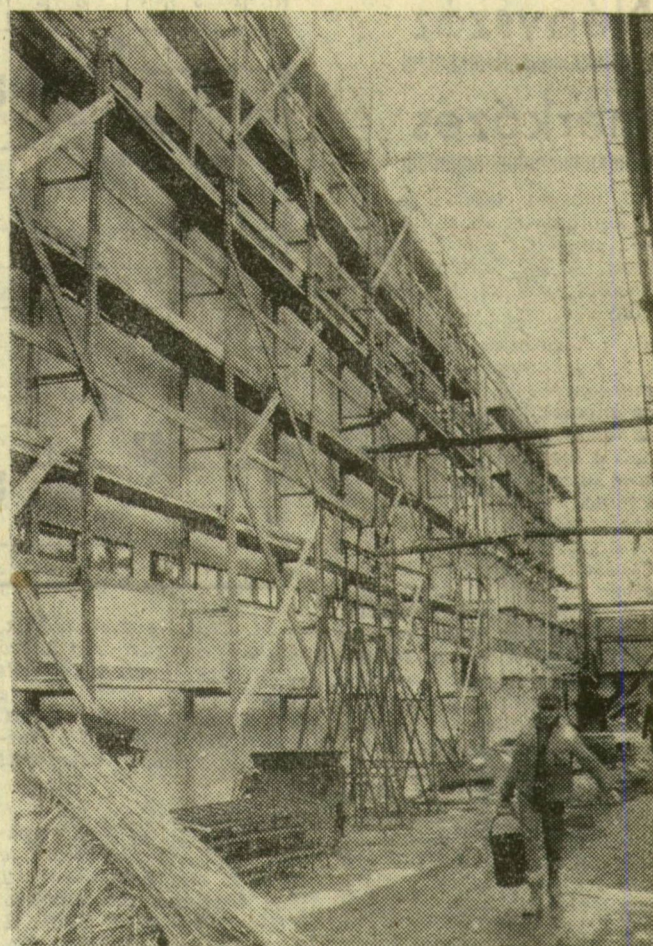
Itt, Szegeden sem más a helyzet, mint másutt az országban. Reggelenként a távoli és közeli környékről, a város másik részéből, s csak igen ritkán a szomszédos utcából, megindul a munkások vándorlása munkahelyük felé. Hogy mennyire nem tűz az, vegyük elő a Csongrád Megyei Építőipari Vállalat ezzel kapcsolatos adatait! Vezetnénk, főleg szezon idején a konzervgyárat is, hasonló következtetésekre lehetne jutni belőle.

Az építők 8—900 embert fuvaroznak be naponta Szegedre, s visznek haza 12 környékbeli közsébe. Legtöbbször Sándorfalváról járnak be dolgozni, 300-an 13 kilométeres távolságból, az átlag azonban 25—30 kilométerről

- Munkaséleltünk velejárója
- A társadalom számára is hasznos
- A saját konyha jobb?
- Vendéglőben nem kifizetődő
- Befőző konyhák!

Több szó esett a tanácskozáson az üzemi étkeztetés fejlődésének perspektívájáról, a jövőről. Eszerint a következő években növekszik majd a vendéglátás szerepe a lakosság élelmiszerellátásában. Ennek többféle lehetősége van. A vendéglátó hálózat bővítése a lakótelepeken, lakóközpontokban, amellyel megteremthetjük a komplett étkezési lehetőséget. Ezt kiegészíthetjük majd a forgalmi központokban, útvonalakon létesített gyors és olcsó étkezést biztosító lehetőségek. Ma még országosan vitatott kérdés és a tanácskozáson is több szó esett erről, hogy a rövidebb munkaidőben dolgozók miként vehetik majd igénybe a munkahelyi üzemi vendéglátást.

Jó dolognak látszik az a törekvés, amelyet a kábelgyár konyhájának üzembe helyezésénél érvényesítenek, vagyis több üzem, vállalat dolgozói részére főznek. Ilyen gondolatokkal foglalkozhatnának más vállalatok is, ahol több üzem közel van egymáshoz. A meglévő éttermeket is jobban kihasználhatjuk, növelhetjük az étkezők számát, ha korszerű kiszolgálási módszereket vezetünk be. Az önkiszolgálás tapasztalatai már Szegeden is bebizonyították, hogy ez a jövő fejlődésének útja. Az üzem dolgozói számára lehetővé teszik, hogy étkezési idejüket hasznosan, még pihenéssel egybekötve is fel tudják használni. Ennek általános elterjesztését kellene szorgalmazni üzemünkben.



Regényt érdemelne

Nem néhány sort, akár regényt is lehetne írni már a konzervgyár szociális rendeltetésű épületének viszonyosságairól. Tény és való, hogy 1962 júniusában kezdtek hozzá az építők, s 1963 december 31-én kellett volna befejezniük. Újabban májusra ígérnek határidőt... Közben kiderült, hogy »rosszul tárták fel a terepet« a tervezők, hogy »baj van a fűtéssel.« hogy »nincs elég munkás«, s még lehetne hosszasan sorolni a késedelem okait. Most már jobbra csak a belső munkák elvégzése van hátra, s nem tudni, hogy miért kell arra tavaszig várni?

Kevés szegedi üzemnek van jó öltözője, jó konyhája, jó étterme. Öröm lenne tehát a konzervgyári munkásoknak az új épület, ahol a lehető legkényelmesebb körülmények fogadják majd őket. Ha bár az étterem, úgy hírlik kisebb lesz, mint amekkora a mostani. Csak önkiszolgáló rendszerrel lehet elkerülni a zsúfoltságot. Az örömben tehát újabb örömet vegyül: úgy látszik elfelejtettek távolabban gondolkodni. Vagy kevés volt a pénz? A beruházót, a tervezőt és a kivitelezőt kisebb-nagyobb mértékben, mégis egyformán terheli a felelősség azért, hogy az épület tíz-négy hónap helyett tán csak húsz alatt készül el, mégsem lesz a legteljesebb.

lítik meg nap mint nap üzemüket. Anyagilag is, hiszen ha nem kellene vonatra, autóbusszra, vagy villamosra szállniuk, bérletre sem volna szükség. Az utazással töltött idő, s az a fáradság, amit az utazás okoz, nemcsak megterhelő, hanem kihat a dolgozó életére, s a munka közben felmutatott teljesítményére is.

Fontos közgazdasági kérdés

Nincs mit csodálkoznunk azon, hogy a dolgozók a juttatások különböző formái közül legkevésbé a munkásszállítással kapcsolatban nyújtott juttatást veszik észre, még ha nagy pénzeket is költünk rá. Az emberek szívesen lemondanak róla. A munkásszállítás elsőrendű fontosságú közgazdasági kérdés, a népgazdaságra gyakorolt hatása egyáltalán nem lebecsülendő.

A tömeges munkásszállítás a munkaerő biztosításának nem a legcélszerűbb módja, előnye azonban egyelőre nélkülözhetetlenek. Mivel a szállítás még mindig kisebb költséggel jár, mint megfelelő számú lakás és munkásszálloda építése, a különbség a termelés növelésére fordítható. A termelés növekedése viszont később a lakás- és munkásszálloda-építés útját gyorsítja majd meg. Ily módon a népgazdaság egészséges fejlődését biztosítja a jelenlegi rendszer.

Az alapvető probléma megoldásához még évek kellenek. de ez nem azt jelenti, hogy addig nincs tennivaló. A tervszerű ipartelepítés és lakásépítés csökkenti a lakóhely és a munkahely közötti távolságokat. Ha közelben lakó embereket igyekeznek foglalkoztatni egy-egy üzem, csökken a keresztkulakulak száma. S nagyon sok függ a tömegközlekedés korszerűsítésétől is. Tapasztalhatjuk Szegeden, hogy a rendelkezésre álló erőforrásokhoz mérten egyre inkább érvényesülnek ezek a törekvések.

Fehér Kálmán

A munkásszállítás és a népgazdaság fejlődése

utazik. Huszonegy közlekedési eszköz áll jelenleg rendelkezésre szállításhoz, 16 ponyvával letakart teherautó és 5 autóbusz. Az ÉPFU, az AKÖV és a vállalat saját tulajdonai.

Vajon jó ez az embereknek? Majd később még sorra vesszük, hogy mi a jó benne. Most egyelőre maradjunk annál, hogy télen nagyon rossz teherautón utazni, órák kelnek hozzá míg a munkások felmelegszenek utána, s rendszeresen dologhoz tudnak látni. De akár tél van, akár nyár, napi 12 órát vannak távol otthonuktól. A vállalatnak sem jó ez a módszer, állandó a szállítóeszköz-hiány, mégis mindennap kénytelen kivonni három óra hosszúra a munkából azt a 16 teherautót, mely a dolgozókat fuvarozza.

A nézeteket is korszerűsíteni kell

Rengetegen utaznak vasúton és távolsági autóbusszon is munkahelyükre. Csak a közvetlen környékből 5—600 ezer utast szállított Szegedre decemberben az autóközlekedési vállalat. Sajnos bérletek számát nehéz megállapítani, holott abból lehetne következtetni arra, hogy hányan használnák az autóbust az állandó közlekedési eszközként. De így is nyilvánvaló, hogy főleg munkába járó dolgozók veszik igénybe ezeket a járatokat.

Világosabb képet lehet kapni a helyi közlekedéssel kapcsolatban. Ugyancsak tavaly decemberben 7 millió 400 ezer utast fuvaroztak a helyi autóbusszok, s közülük 800 ezer bérletet volt. Jelenleg 3 ezer 800 szegedinek van havi autóbusszbérlete. A villamos is tömegeseket mozgat. A téli hónapokban a Szegedi Közlekedési Vállalatnál 12

ezren váltanak havi bérletet, s a legtöbb utasszámlálásnál kiderült, hogy egy-egy bérletet naponta átlagosan négyszer vesznek igénybe.

Villamosról, autóbusról lévén szó, a közlekedés korszerűsítése sem kerülheti el figyelmünket. Anélkül, azonban, hogy tagadni igyekeznénk szükségességét, meg kell állapítani, hogy Szegeden jobb a helyzet, mint Budapestben, vagy a legtöbb vidéki nagyvárosban. Nálunk inkább a közlekedésről valótlan nézetek a korszerűtlenek. Szeged nem akkora város még, hogy különösen nagy távolságok lennének: egy óra leforgása alatt a legmesszebbre lakó ember is eljuthat munkahelyére.

A bérlet: juttatás

A bérletjuttatás: a borítékban kapott fizetésen kívül járul hozzá a dolgozó utazási költségeihez. A munkásszállítás és az utazási kedvezmény értéke országosan csak milliárdokban fejezhető ki, s a ráfordított összegnek csupán 12—15 százalékát fedezi a dolgozók. A helyi közlekedésben a dolgozók többsége érintett: a szegedi villamosvasút 12 ezer bérletese körülbelül 40 százalékos kedvezményben részesül, hiszen az említett napi négyszeri utazás 50 forintba kerülne, míg havi bérletének ára csupán 28 forint.

Ezzel a juttatással csökkentjük a végzett munka és az azonos elvek szerint nyújtott bérések közti különbséget, ami abból ered, hogy az egyik dolgozó közel lakik munkahelyéhez, a másik meg távol.

Még így is nagy áldozatok hoznak azok a munkások, akik különböző tömegközlekedési eszközökön köze-