

MAGAZIN

Üzemi koszt főszakács módra

A levesnél tört ki a gyalázat. Akik azelőtt éppen csak megbuggyantották a merőkanalat a táliban, most elkezdtek kétszer is szedni. Pedig kiírták nagy cédulára, csak a tányér karimájáig érvényes, aki azt túllépi, felebarátját károsítja. Ezen a konyhán ilyen még nem volt. Finnyás gyomrú népek járnak ide, a hideg ebédet se akarták megenni, a csirizes tésztát se, az aszalt csirkét csak nézték. Elkezdtek más-honnan hozni a nagy badellákat, és csoda történt: kevesebb maradt a malacoknak.

Ha ekkora szerénce ért bennünket, azt gondoltuk, legalább most, szép karácsony három napján, terített asztal mellett gondoljunk bele, miért olyan az üzemi konyhák főztje, amilyen. Ne vegyük mindent egy kalap alá, de ismerjük el, a „Valamit visz a víz” és a „Zavarosan folyának a vizek” filmcímekből szelődött levesnevek lettek, és vagy diákmenzán vagy üzemi ebédlőben váltak azzá, mint ahogy itt találta ki a robbantott csirke elnevezést is. Hazajön a gyerek, nem tudja megmondani, milyen levest evett. Olyat, mint tegnap, tegnapelőtt és azelőtt. Rittyent valami hamarkosztot az anyja, mindjárt azt hiszi, vasárnap van. Hozzáért az ember azonnal mondja, az a magyarázat rá, irdatlan nagy fazékban, ahol akószámra főznek, nem lesz olyan jó az eledel, mint ha kis láboskában kavargatják.

— Nagy tévedés! — Nem én mondom, hanem Bánhegyi Béla és Kócó Attila, a szakácsokat is képző kereskedelmi és vendéglátóipari szakiskola két oktatója. Bárki kétségbe vonhatná illetékességüket, mert azt az éhes ember is tudja, másként főznek a Hungáriában, mint akármelyik üzemi konyhán.

— Szakács és szakács között ekkora különbség nem lehet. — Ezt ők is mondják, és úgy értik,

ugyanabból vizsgálják ez is, mint amaz. Ha egyremegy, föltehetjük az első kérdést:

— Mikor veszik ki az étel ízét a fazékból? Az előbb mondták, a nagy fazék azért jobb, mert a sokféle húsok és adalékok ize jobban belefő. Mire hozzánk ért, nem volt benne.

— Kivenni nem lehet. De bele nem tenni lehet.

Szakács ezután se leszek, de bátran dicsekszem, mert megtudtam olyasmit, amit eddig más se tudott. A közönséges tarhonyaleveshez tizennégyféle adalék kell. De akkor megnyalhatja utána a száját akárci. Viszont azt a huncutágot is megtudtam, hogy a sósó kívül minden anyag csökkenthető. Miért nem jó tehát az üzemi leves?

— Mert lusták a szakácsok. Nem teszik bele, ami bele való. Hogy hová teszik? Az más kérdés. Kényelem is van benne, nem nézi meg, milyen az a portéka, amit beletesz. Kiírják az első osztályú árut, mire megkapja, még harmadosztályú sincsen. Az ára, az igen.

— Kíváncsiavá tesz ez a szakma. Hogyan lehet Vegeta-levest főzni?

— Ilyen levest a szakács hivatalosan nem ismer.

— Nem hivatalosan?

— Annál jobban. Képzeld csak el: nem kell zöldség, nem kell semmi, csak a víz, meg a Vegeta. Időt, pénzt, fáradságot takarít meg, aki ilyet főz. De a vizsgán megbukna.

— Lehetnek bukott szakácsok is üzemi konyhán?

— Vendéglőkben az előfizetéses ebédet nem szakács, hanem „kézilány” főzi. Betanított munkás. Üzemi konyhán is ők főznek legtöbbször. Vizsgát kell tenniük, itt, nálunk, ötvenórás kurzus után.

— Vissza a Vegetához? Mit ajánl helyette?

— Például velős csontot, sok zöldséggel.

— Elcsordul a nyálam. Azt már tudjuk, hogy a húspár ontja a velős csontot, és azt is, hogy rakott teherautók viszik Vásárhelyre, hogy takarmányt csináljanak belőle, de boltokban ritkább, mint a téliszalámi, üzemi konyhákban pedig hírhedő sincs belőle. A mi nemzedékünknek moziba kell elmennie, ha velős csontból főzött levest legalább látni akar. Belefér egyáltalán a nagy kondérba?

— Első rendű ételeket tudunk főzni belőle. Egy-egy adagot akár kétszer is kifőzhetünk.

Veszélyes vizekre tévedtünk, vissza kell vonulnunk. Hátba bebizonyítja valaki, gazdasági érdek, hogy takarmány legyen belőle. Jól is néznénk ki, ha mindent magunk akarnánk megenni. Ellenben azt mondja valaki, ha a konyhai maradékot nagy kannákban hazaviszi, megmelegíti, mielőtt a pocáknak adja.

— Mi miért kapjuk déli harangszókor jéghidegen a mákos tésztát? Jobb, ha több marad?

— Még a tésztát is lehet melegíteni, vagy melegen tartani. Egy szál gyufa kell hozzá, gáz, egy nagy edény, amibe vizet forralnak. Beleállítják a tésztafazekat, és meleg marad.

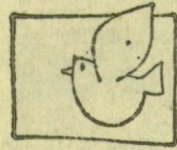
— Azt hiszem, ez is a nagy titkok egyike. Beszélünk arról is, hátha nincs elég pénz velős csontra, zöldségre, jó porköltre. Az én embereim azt mondják, az „anyagkivétési hányad” sok esetben jobb az üzemi konyhánál, mint az étlapos vendéglőkben. Szerintük még a salátája is belefér a normába, mert a salátája jó, egészséges, vitaminos. És ritkább, mint az ötös a lottón. Nem maradt más hátra, elkezdünk beszélni a munkaadógondokról. Mindenki elfogult egy kicsit, a saját szakmája lebeg előtte legjobban; azt mondták tehát, nincs igazam. Ha egy autógyárban csak annyi ember lenne, hogy három kerék éppen hogy alákerülne a kocsinak, a föld alól is fölhajtanák azt az embert, aki a negyedik kereket beleteszi. Becsüljük annvira az embert, mint az autót. Mert ha abból a sok drága anyagból jól felszerelt konyhákban malacok eledelét főzzük — hiszen az övek lesz, amit mi meghagyunk —, akkor mi nagyon gazdagok vagyunk.

HORVÁTH DEZSŐ

A volán lovagjai

Kapkodták egymás szájából a szót, hurrogtak és helyeselték, célozhattak és kertetés nélkül véleményt mondtak, önkritikusak is voltak, meg másokat is hibáztatók. Mint mások, mint annyi hasonlatos beszélgetésen. De nem, ezzel az utolsó mondattal talán túlzok. Lehet, hogy mégsem olyan gyakori az ilyen vita? A meghívást valahogy ekképp fogalmazták: össze-jövünk néhányan, azok a gépkocsivezetők, akik Szeged útjait járjuk nap mint nap, mert szeretnénk elmondani, mi hogy látjuk...

Nem köszöntötték külön a meghívottakat, bemutatni sem igen kellett őket, és biztos vagyok benne, hogy a néhány üveg Márkát is saját zsebből fizették. Egység — így hívják a brigádot, amely az anket szervezője volt. A név ez esetben aligha mindegy. Az a céljuk ugyanis, hogy a tőlük telhető eszközökkel, formában és gyorsasággal, de mindenképpen közös igyekezettel javítsák Szegeden az autóbüszkölkedést. Ahogy egyikük, a brigád vezetője fogalmazta: „Mi nem vagyunk utasellenesek. Ha azok lennénk, nem szántuk volna rá a beszélgetésre ezt a szabad délelőttöt. Szóval: segíteni szeretnénk azoknak, akik irányítják, ellenőrzik, a



befolyásolják a munkánkat. Jobbitani, ez a szándékunk! És jobbat tenni a rólunk alkotott képet.”

„Minek az autóbüszkölkedésről annyit beszélni? Be kell tartani a menetrendet és kész” — szinte hallom az ellenkezést. Meg hogy: „most bezzeg majd megmagyarázzák a bizonyítványukat”. És: „a zavarokért nem biztos, hogy csak a gépkocsivezetők a felelősek. A szervezéssel van a baj!”. Nos, mintha a beszélgetés színlapján hangzott volna el a három ellenvezetés — sorjában fogalmazódtak a válaszok.

„Be kell tartani a menetrendet és kész.”

Fülöp János gépkocsivezető:

— Egyszer lemértük személygépkocsival — s a megállóknál még csak nem is lassítottunk —, hogy hány perc alatt lehet elérni a tarjánai Víztorony tétől a Honvéd térig. Kilométerben 3,8, időben 9 perc volt. A menetrend szerint a járatnak ugyanannyi idő alatt kellene megtennie az utat, négy megállóval közben. S ha jól számolom, öt jelzőlámpa inthet megálljt. Amihez még tessék hozzávenni, hogy reggeli csúcs van 7 és 8 óra között.

Sipos S. Sándor, szintén helyi járatos:

— Beállok a kocsival a Nagykörúton, a Mérey utcái torkolatánál levő megállóba. S ha indulok, sávot kell változtatnom, mert egyenesen nem folytathatom az utamat. A mögöttem jövőök indulatára bízom magam, attól függ, hogy beleférék-e még a zöld hullámba.

Nagy Sándor, a KPM közúti igazgatóságától:

— Már intézkedtünk: az eddig csak jobbra kanyarodó sávból ezután egyenesen is tovább lehet menni. Ez is jó pár másodperc nyereség. S ha már a Marx téren tartunk: a Mikszáth Kálmán utcából kijövő járművek is hosszabb időt kapnak a kanyarodáshoz. Mert arra sajnos nem számíthatunk, hogy ezután villogó zöldre nem lépnek majd le a gyalogosok a járdáról. Erre az egyre nem tudjuk rászoktatni őket. Olyan jelzőlámpaprogram pedig a világon sincs, ami a Marx téri piac környékén felgyűlt gyalogostömeget egyszerre át tudná engedni... És mert egyetlen járművezető sem akar szándékkal rájuk ijesztetni, persze hogy a száz embert vivő busz lassít le egyetlen sétáló kedvéért.

„Most bezzeg majd megmagyarázzák a bizonyítványukat.”

Boros-Sebesi József, a brigád vezetője:

— Azt hiszem, nekünk is magunkba kellene szállnunk, s megvizsgálnunk, megtettünk-e mindent, hogy védjük a védelmet. Szegeden például 14 olyan villamosmegálló van, ahol a járdaszigetről közvetlenül az útestre lép a gyalogos. Az ott elmenő, netán a zöld jelzésre szárnyakat kapott jármű vezetőjének álmiban vissza-visszatér a kép: lelépett valaki, s épp a kocsija elé... Vajon miért nem lehet, ezeket a szigeteket korláttal körülkeríteni?

(Muszáj róla, Boros-Sebesi Józsefről elpletykálnom, hogy amikor egyszer egy felszálló kismamának senki sem adta át az ülőhelyét, 150 és egynéhány centije teljes magasságával kilépett az utastérbe. „Kérek egy ülőhelyet a leendő anyukának.” Nem mozdult senki. „Kérek egy ülőhelyet, mert ha nem adnak azonnal, még fekvőhelyet is csinállok neki.” Hát lehet ezért haragudni?)

A járdaszigetre korlátot mindazonáltal nem lehet felszerelni. Szabály, hogy az úttestől hetven centire nem lehet semmi, amibe a járművek beleakadhatnak.

— De hát az Izabella-hídon lehetett? Az Algyői úti töltésjáron nem lehet? Pedig ott is keskeny a gyalogjárda...

Azért néhány dologban meg egyeznek a hivatásos forgalom-szervezők, meg a hivatásos gépkocsivezetők. Hogy hiába kétszer kétsávos a Lenin körút, ha a 17., 18–20. s a 29–33. számú házak előtt megengedett a várakozás, s a haladó járműveknek sávot kell változtatniuk a parkolók miatt... Hogy a Bérkert utca vagy a Sziléri sugárút inkább dűlőutnak tekintendő: a gödrök, huppanók miatt jobbra-balra dőlnek az autók... Hogy a Petőfi Sándor sugárút és a Nagykörút kereszteződésénél a villamosvágányokon áthaladó kocsik „dobbantanak”, akkor a huppanó... Hogy naponta 3500 járat indul útjára, de az utasok csak arra az egyre emlékeznek, amelyik késelt, nem jött, hamarabb indult — s hogy azt írják meg a Postafádnak, azt az élményt, ami keletlenül... Hogy a baktói csatornánál — KRESZ-ellenesen ugyan — vállalati utasítás írja elő: tolatva kell megfordulniuk a nagy kocsiknak, pedig ki tudja, hátul nem áll-e idős, figyelmetlen gyalogos, várakozó?

Szóval, kinek a bizonyítványát kell magyarázni?

„A zavarokért nem biztos, hogy csak a gépkocsivezetők a felelősek.”

Nácsa László rendőr százados, a Szegedi Közlekedésbiztonsági Tanács titkára, Gazdag László és Dankó János, a tanács építési és közlekedési osztályának két munkatársa szorgalmasan jegyzetel. Szemmel láthatóan nagy-nagy egyetértéssel. Már tudniillik abban értenek egyet a Volán helyi pilótáival, hogy szüntelenül éberen kell figyelniük a város lüktetését. Naponta új helyzeteket, más szituációkat teremt a kényes, a megfontoltság, a tervszerű előrelátás, vagy éppen a véletlen „baki”. Azokra hát, akik egy-egy nap több száz kilométert tesznek meg ezen a néhány kilométer sugarú, szabálytalan körön belül, amit Szegednek nevezünk, igen nagy szükség van. A tapasztalatokra, a munkájukra, az éles szemükre — a segíteni akaráskorra.

Erről a két óránál is hosszabbra nyúló beszélgetésen éppen az volt — számomra — a legtanulságosabb, hogy megismerhettem őket — magamban azóta is így nevezem a kis csapatot —, a volán lovagjait. Nem hinném, hogy kivételes emberek. Hiszem, hogy társaik legtöbbje hozzájuk hasonló. Csak éppen előfordulhat, hogy beteg gyereket hagyta otthon, hogy beadta a válpert a feleségük, az is lehet, hogy kihúzták az autónyomerevény-tététkönyvüket, vagy most vizsgálják a fiuk. Esetleg dühösen ültek reggel a volán mögé, mert a szereplők nem csinálták meg a már napok óta jelzett hibát a kocsin. Vagy megcsinálták, de tartották érte a markukat. Mennyi minden történhet, ugye...

Csak mi ezt nem tudjuk, mert a vezetővel menet közben beszélgetni nem szabad.

PÁLFY KATALIN

Kenyérriport

Andersen meséjében a lány kenyérre lépett: megnyílt a föld alatta. Talpunk alatt még szilárd a talaj...

Már kora hajnalban sorba állnak a sütőipar autói, hogy utnak indítsák a város kenyereit. A szállítók frissek: amikor munkához látnak, a boltosok éjjeliszekrényén talán még meg sem szólalt a vekker, az éjszakás pékek meg szedelőzködnek, hogy nyugodni térjenek. S a kenyér utazik. Ládáknak nyomják, rázzák egymást a veknik. Van amelyik szerencsés, s a közeli boltok egyike előtt kirakják, még épen. A megyei vállalat kenyerei azonban hosszú kilométereket tesznek meg, amíg eljutnak a legtávolabbi tanyáig. Az üzletek ajtaján ilyenkor legtöbbször még ott a lakat. De az iparnak így kezeznie kell, hogy nyitáskor minden üzletben legyen harapnivaló a reggelihez. Mindennapnak tehát lekerül a villanypózna mellé a sárba vagy a városi aszfaltra, és vár. Vár a bebocsátásra, és a szép szimbólumhoz méltó sorsra. S eközben magába szívja a párárt, a ködöt, a reggeli takarítást végző söprögőgépek fölkaparta utcaport. Aztán erős kezű markolják meg, nem kesztyűsek, nem sterilizáltak, hisz végtére nem műtűsökhöz végzik ezt a munkát, és földbálják a raktár polcaira vagy át egy kosárba. Boldog lehet az, amelyik már eljutott az eladótérig, hisz közel a beteljesülés: már csak egy kéz tapad rá, lehet, hogy pénzt sem kezelt előtte, lehet, hogy krumplit, répát sem mért. És minő megtiszteltetés: mindezek után selyempapírba pólázva lapulhat egy szatyor alján: utban a családi asztal felé.

Naponta 350-400 mázsa kenyeret készítenek a Szegedi Sütőipari Vállalat gépei és 16 dolgozója. Harminc gépkocsi viszi az üzletekbe a vekniket. „Kevés” — mondja a vállalat igazgatója, Kúllós Sándor. „Törődött a kenyér? Nem meleg? Előző napi rajta a

címke? Először is négy kenyérgyár kellene ide. Aztán konténer, hogy ne nyomóddjanak össze a kenyerek, ne szennyeződjenek, és több autó, hogy folyamatos lehessen a szállítás.”

A megyei vállalat igazgatója, Hajas László és a főmérnök, Gajdán István még jobban fájlatja a konténer hiányát, hiszen nekik 1000-1100 mázsa kenyeret kell szállítaniuk naponta igen nagy távolságra, és a városiaknál kedvezőtlenebb adottságú boltokba.

Egészségesebb lenne, úgy vélik a két vállalat vezetői, ha szakboltokat nyithatnának. Számos, a kenyér tárolásából eredő panasz megszűnne. Sajnos előfordul az is, hogy egy-egy bolt környékének lakói szappan-, petróleum- vagy zöldségízű kenyeret esznek nap mint nap. Mi minden adódik abból, hogy órákat áll a kenyér, kitéve az időjárás szélsőségeinek is. Többek között az, hogy csökken a veknik súlya. Az előírások szerint a kenyeret négy órával a sütés után kell lemérni. S ha 72 óránál „idősebb” a kenyér, 2,10-2,50 forintért megveszik takarmányozási célra.

„Langyos, ropogós kenyér?” — néznek rám a sütőipar vezetői szakemberei, tekintetükben ott bujkál a „hol él maga?” elmarasztalás. „Mondjanak le róla.” És hallom az érveket: gép, futószalag, munkaerőhiány, gazdaságos termelés, folyamatos ellátás, 72 órás szavatosság, és egyébként is, egészségvédelem. Rugalmas, szőke, langyos zsíros kenyerekre gondolok, és ködbe fúlnak az érvek.

Ami ízletes, ami jó, az ellen nehezen „vesznek be” különböző elméleteket az emberek. Apátfalván, Szegváron például működik egykemencés pékség. Oda bizony vihetnek gyári kenyeret, az ott lakók csak a sajátjukat veszik meg. Csongrádon van egy pék, aki sütés előtt megcsípi a veknit. Ott mindenki ezt a csipett kenyeret keresi. Szegeden, a Bajcsy-Zsilinszky utcában sorba állnak

az emberek — kívülről azt hihetné, „kenyérmizéria” van nálunk —, pedig csak válogatások vagyunk, a kerek kenyérért nem drága az idő sem. Minden áldozatra készek — főként a ráérősek —, hogy az igazán ízletes, frisseséget tartó krumplis kenyeret vagy a telefonosát vehessék meg.

Hogy kenyérgondjaink nincsenek, az tény. De tudjuk valamennyien, „hol élünk”, és elszoktunk tőle, gyerekeink nem ismerik az „Eszi, nem eszi, nem kap mást”-mondást. Az ízletesebb, a frissebb kenyér a kapós — bizonyítják a kereskedelem szakemberei is. Az ÉLÍKER igazgatójának, dr. Kuti Árpádnak a szobájában hangzott el: hiába a rendelkezés, hogy az érkezés sorrendjében kell eladni a kenyeret, a vásárlók nyomására kénytelenek a frisset szétosztani a boltosok, így marad a „nyakukon” a száraz. A kerek kenyérért, a telefonosért pedig már tízkor, tizenegykor sorba állnak az ABC-k előtt, várva a déli érkezést. Nyilvánvaló, nem ezek száradnak rá a kereskedelemre. Elgondolkodtató számok: 1976-ban 1034, 1977-ben 1259 mázsa került az ÉLÍKER boltjaiból — 72 óra után — átlakot” elé. Az idén november elejéig már 1188 mázsa hízaltta őket. De mennyi kenyér jutott a háztartásokból a szemétké?

A Minőségvizsgáló Intézet véleménye szerint jó a szegedi kenyér. A kereskedők, mint a vevők követeltői, azt mondják: a 3,60-as vesztett eredeti minőségéből. Legtöbbször főként a 72 órás szavatosság ellen berzenkednek.

Melyek a jó kenyér ismérvei? „Barnába hajló szín, kicserepesedő, de zárt héj, ritka tésztájú, lyukacsos bél, enyhé nyomásra kirúgja magát, és kellemes, aromás illatú. Ezeket a tulajdonságokat 24 órán át meg kell tartania, és 48 órán át még jól ízlen meg lehet enni.” A szegedi gyár igazgatóját idéztem.

Ilyen kenyeret szeretnénk enni, mindennap.

CHIKÁN AGNES