

A jellegzetesen magyar étel nevét nem védi törvény

A lengyelek készítik a szegedi halászlékockát

Folytatás az 1. oldalról

A lengyel kockáról hallva szomorúnak tartja Barta László, az algói halászcserda tulajdonosa, hogy idáig haladt a globalizáció. Ők sem használnak kockát, mert az nagy tiszteletlenség lenne az étel iránt: az alaplé halból, halcsontból készül. Ő utoljára akkor evett „kockás halászelevet”, amikor édesanyja főzött neki. Azt a terméket a szegedi paprikafeldolgozó készítette. Még emlékszik, hogy a leve piros volt, nyilván a paprikától. Fölmerül a kérdés: vajon milyen paprika lehet a lengyelországi kockában?

A Knorr Szegedi Halászlé feliratú dobozán az áll, hogy származási hely: Lengyelország. De van rajta recepttétel, kalóriatáblázat, internet- és e-mail cím is, továbbá egy telefonszám. Ezt mi is föl hívtuk, és föl tettük a kérdést a marketinges hölgynek: mi az oka annak, hogy nem Magyarországon gyártják ezt a terméket. Azt a választ kaptuk, hogy a cégnek Európa-szerte, így Magyarországon is vannak üzemei – az egyik Rösckén –, ám arról, hogy mit hol készítsenek, nem Magyarországon döntenek. Arra a kérdésre, hogy vajon milyen paprika lehet a szegedi halászlékockában, azt mondta a hölgy: „száz százalékgig biztos, hogy magyar”, hiszen a receptúra is magyar.

Azzal a hírrrel, hogy a lengyelországi kockában biztos magyar paprika van, sikerült megnevetetnünk Bartos Andrászt. A Szegedi Paprika Rt. vezérigazgatója kérdésünkre elmondta, valóban az egykori szegedi paprikafeldolgozó gyártotta annak idején a kockát. De mivel az az üzem a felszámolás révén megszűnt, a mostani Rt. már nem jogutód. A termék receptje és gyártásának joga a felszámolás után előbb a CPC nevű céghez, majd a Best Foodshoz, végül az Unileverhez került. Ez utóbbi gyártja a Knorr-készítményeket. Az Unilever teljesen törvényesen jár el, legföljebb az a furcsa, miért szerepel az unión belül gyártott és forgalmazott terméken a származási hely: nem kellene rajta lennie.

B. A.

HUNGARICUM, DE NEM VÉDETT

Kifogást akkor emelhetne bárki a lengyelországi gyártás ellen, ha a szegedi halászlékocka a törvény szerint védett eredetmegjelölésű termék lenne, ebben az esetben teljes egészében a térséghez kellene kötődnie az előállításának. Ilyesmirel azonban nincs szó. Bár a szegedi halászelevet hungaricumnak mondják, ilyen kategóriát csak a köznyelv ismer, a jog nem. Eredetvédelemben tizenkét magyar termék – köztük a makói hagyma, a szegedi fűszerpaprika-őrlemény és a szegedi téliszalámi – részesül, a „garantáltan hagyományos és különleges” nevű védjegyet pedig eddig csak egy termék nyerte el: a szódavíz.



A kocka el van vetve. A jó halászlé receptje Ruzsán titok is

Fotó: Miskolczi Róbert



Önnivaló

BAKOS ANDRÁS

A Lengyelországban készült halászlékockának biztosan sok köze van a szegedi halászléhez: legalább annyi, mint a Jézus Krisztus szupersztárnak a kereszténységhez. Ezt mondta egy szegedi vendéglátós, epésen. Szép hasonlat, és magyaros is, amennyiben a has ügyét kapásból a legmagasabb szintre hozza összefüggésbe.

Jellemző ez az elérzékenyülés és büszkeség. Amikor arról esett szó, milyen értékeket visz a magyarság az unióba, leggyakrabban az enni- és innivalókról volt szó. Ezek között is talán a halászléhez kötődnek a legkülönösebb érzelmek. Komoly emberek képesek szentségtörést emlegetni, ha azt látják, valaki egy Duna melletti településen alaplével és tézta nélkül készíti ezt az ételt, vagy a Tisza mellett valahol téztával, csak mert úgy szereti. Ebben a félig vicces, félig komoly gasztronómiai állóháborúban különleges értelmet nyer a szentesi polgármester tette, amikor, meghívta a bajai rendezvényre, nem akart senkit megharagítani, ezért inkább túrós csuszát főzött a bográcsban.

Az eredetvédelemmel már inkább csehül állunk. A Hagyma Terméktanács például éveken át küszködött, hogy a makói vörshagyma hírnevét megőrizve, bevezesse a földrajzi árujelzőt, ami védjegy, garantált minőséget jelent. Az, hogy a minőség ne romoljon, elvileg minden termelőnek érdeke lenne, a védjegyviselés kritériumainak azonban sokáig csak egy termelő akart megfelelni. Mire a hagyma – a halászlé egyik fontos alapanyaga – beverekedte magát a tizenkét védett eredetű termék közé, a kertészek jelentős része már föl hagyott a termesztésével. A paprikaőrlemény körüli ügyekről most inkább nem írunk. Úgy fest, a magyarországi élelmiszerpiacon a szódások a legőzönnyebbek: a Magyar Országos és Budapesti Szikvízkészítő Ipartestület elnyerte a „garantáltan hagyományos és különleges” elnevezésű minősítő védjegyet, ami azt jelenti, hogy termékük hagyományos nyersanyagokból készült, és gyártására az uniós szabályoktól eltérő rendelkezések vonatkoznak. Szódavíz esetében például már nem lehet gyártani akárhol.

Egy szegedi élelmiszer-ipari cég vezetője szerint nincs semmi baj a lengyel-szegedi halászlékockával, csak meg kell szokni az uniót. Ha például a kávéra azt írják, „származási hely: Ausztria”, nem gondoljuk, hogy Bécs környékén kiterjedt kávéültetvények vannak. Az legyen a fontos, finom-e a kávé. Így működik az unió, ezt jelenti az áruk szabad áramlása.

Lehet. Csakhogy ezt nehéz lenyelni.

Régi-új elnök a mérnöki kamara élén

Segély a Bánátba

A Magyar Mérnöki Kamara újra Kováts Gábort választotta elnöké, négyéves elnöki tevékenysége alapján.

A tisztséget ismét a szegedi szakember tölti be az országos szervezet élén – döntött hétvégi, teljes tisztújító közgyűlésen a Magyar Mérnöki Kamara. A szervezet arról is döntött, hogy kétmillió forinttal támogatja a bánáti árvízi tragédia rászorulóit. Az összeget a kamara hétfőn át is utalta az Ökumenikus Sze-

retetszolgálatnak. Kováts Gábor a közgyűlésen elhangzottakkal kapcsolatban lapunknak elmondta, jelenleg csak a tervező szakértő mérnökök számára kötelező a kamarai tagság – a szervezet jelenleg tizenhatezer tagot számlál –, de szeretnék a kötelezettséget minden mérnöki területre kiterjeszteni. – Csak így érvényesülhetnek teljes mértékben a szakmai önkormányzatiság törvényileg meghatározott szabályai – hívja föl a figyelmet.

F. K.

Katasztrofális helyzetben a fuvarozók

Több az eszkimó, mint a fóka

A magas üzemanyagár csak egy gond a sok közül, amelyek miatt a fuvarozók katasztrofális helyzetbe kerültek, és a sztrájkra készülnek. Terheik az elmúlt években fokozatosan nőttek, miközben a szállításra váró áru mennyisége csökkent.

Ma Magyarországon két ember fuvarozhat, az egyiket boldognak, a másikat boldogtalanak hívják – mondta humorosan Kopasz Gábor, a Tisza-Express Kft. ügyvezető igazgatója. Ezzel a megállapítással azt jelezte, hogy az uniós csatlakozás óta bárki, aki tőkével, járművekkal, némi szakértelemmel rendelkezik, elindulhat a versenyben a hazai piacon.

Márpedig versenynek nincs híján a fuvarozói szakma, a tavalyi EU-csatlakozás óta ugyanis teljes a liberalizáció a közlekedésben. Hatályát veszítette a korábbi status quo – mondta Kopasz Gábor –, utalva arra, hogy a rendszerváltástól csaknem napjainkig konszolidált helyzet uralkodott az áru fuvarozói terepen. Az államigazgatás és az érdekképviseletek szabályozták a piacra lépés rendjét és a szereplők számát, hogy ne legyen több az eszkimó, mint a fóka. Majd 15 éven keresztül előbb 4 ezer 200, majd 5 ezer jármű szerzett „koncessziót”.

Ilyen körülmények között beállt a piac, noha fokozatosan csökkent az ipari termelés, vagyis a szállításra váró áru mennyisége, romlott a nyereségesség, de valahogy megélt a szakma a megrendelésekből. Ma viszont nincs korlátozás, a multik maguk is versenytársként léptek fel saját logisztikájukkal, miközben a kisebb terhekkal sújtott szlovák fu-

varozók is megjelentek, és elhappolják a megrendeléseket a hazaiak elől.

A magas üzemanyagár valóban csak az egyik teher, ami sújtja a fuvarozók társadalmát – erősítette meg kollégája szavait Lengyel István, a Tisza Volsped Kft. ügyvezető igazgatója. A költségek 40 százalékát teszi ki a gázolaj, s mivel szerződéseiket egy évre előre megkötik, az év közbeni áremelések tovább rontják a jövedelmezőséget. Horribilis a súlyadó összege, gond van az áfa-visszatérítéssel (miközben a külföldiek áfa nélkül vállalják a fuvar).

Lengyel István úgy vélekedett, most reális esélye van annak, hogy a fuvarozók végső kétségbeesésükben keresztbe állnak az utakon, de hozzátette: a fuvarostársadalom nem olyan szervezett, mint a vasút, túl sok az érdekképviselet. Arra a kérdésre, vajon az egész országot megbénító sztrájknak van-e értelme, Kopasz Gábor azt válaszolta: nem hiszi, hogy ez megoldaná a problémákat, csak mindenkinek kárt okoznának. Szerinte felelős, az egész szakmát érintő reformra lenne szükség.



Versenyben. Hol egymás mögött, hol egymással szemben a fuvarozók

Fotó: Miskolczi Róbert

SZEPLAST Nyilászáró-Gyártó Kft.

dinamikus fejlődéséből adódóan keres önálló munkavégzésre alkalmas munkatársat az alábbi munkakörbe:

PROJEKTMENEDZSER

Elvárásaink:

- felsőfokú építőipari végzettség
- építőipari kivitelezésben szerzett szakmai gyakorlat
- vezetői gyakorlat
- számítógép-kezelési ismeretek, B kategóriás jogosítvány

Feladata:

kivitelezési feladatok szerződéskötéstől az átadásig:
– tervezői egyeztetés, felmérés, gyártásba adás, gyártással történő egyeztetés, kivitelezés szervezése, ütemezés, alvállalkozókkal kapcsolattartás, megrendelővel és társállalkozókkal folyamatos egyeztetés, munkák átadása

Amit kínálunk:

- sikeres, lendületes csapatban történő munkavégzés
- versenyképes jövedelem
- munkavégzéshez szükséges eszközök
- szakmai fejlődés
- folyamatos képzés

**Fényképes önéletrajzokat
2005. 06. 03-ig várjuk
a Szeplast Nyilászáró-Gyártó Kft.
6728 Szeged, Budapesti u. 8. címre.**