

Új gép

Paradicsomtermesztőknek

A paradicsomtermesztés költségeinek csökkentésére új típusú gépet fejlesztett ki a MEM Gödöllői Műszaki Intézete. A szlovák megrendelésre készült, egy időben 7 művelet elvégzésére szerkesztett Kombi Tom elnevezésű berendezés sikerrel vizsgázott a külföldi partnernél egy 100 hektáros kísérleti területen. A vetést megelőző talajmunkát kifogástalan minőségben lehet vele elvégezni, ezáltal felgyorsul a csírázás, s a növény megerősödik, még mielőtt a különféle betegségek rátámadnának. A kelés egyenletes; hektáronként a szokásosnál harmadával kevesebb vetőmagra van szükség.

Bankverseny Szegeden (II.)

A Budapest Bank Rt. pozíciói

A bankrendszer változásával és a szegedi tapasztalatokkal foglalkozó sorozatunkban tegnap Gyárfi Lajosnak, az Országos Kereskedelmi és Hitelbank szegedi bankszervének igazgatójának válaszait közöltük. Ugyanazokat a kérdéseket tettük fel egy beszélgetés során Szentgyörgyi Pálnak, a Budapest Bank Rt. szegedi igazgatójának is.

— *Elégedett-e az indulás óta az elmúlt nyolc hónapban elért teljesítményükkel?*

— Úgy indultunk a bankok közötti vállalatokat elosztó kártyacsatában, hogy olyan kevés cég kerül hozzánk, amennyi nem elegendő ahhoz, hogy egy kereskedelmi bank profilját meghatározza. Igaz, a beruházások nagy része nálunk maradt. Feltűnik attól, hogy a vállalati gondolkodás nem követi a bankrendszer alakulását. Ehhez a pesszimizmushoz képest ma már gyökeresen mások a tapasztalataink. A beruházási pénzek beszerzésében ma a vállalatok tartózkodnak. A kötvénypiacon szerzett rutinunkkal sem lehetett akkorát terjeszkedni, mint eredetileg gondoltuk. A kibocsátási igények felduzzadását a fizetőképes vásárlói kereslet nem követte. Viszont nem számítottunk arra, hogy a rövid lejáratú hitelezéssel, a váltók kezelésével tudunk ügyfeleket szerezni. Jelentősen megugrott a hitelforgalmunk. Meggyőződésem, hogy tevékenységünk nem reklámozni kell, hanem az új bankműveletek előnyeiről a vállalatoknál személyesen kell elkezdünk a meggyőzést. Sokat jártunk ki partnereinkhez. Talán ennek is köszönhető, hogy a Budapest Bank Rt.-n belül a szegedi fiók tudhatja magának a legdinamikusabb fejlődést. Az egész országban talán húsz vállalat változtatott számlakezelő bankot. Ebből öt szegedi. Siker, hogy ezek hozzánk jöttek.

— *Mit tart az elmúlt időszak legnagyobb sikerének és mit a legnagyobb balsikerének?*

— Egyértelműen sikernek tartom, hogy a korábban csak beruházásokra specializálódott szervezetet sikerült ütőképes kereskedelmi bankká átalakítani. Megtanultuk az egyzámlavezetést, a termelés finanszírozását és a banki vállalkozást. Nem igazán sikerült a beruházások területén meglevő tapasztalatainkat széles körben alkalmazni.

— *Mit érez ebben a pillanatban a szegedi, illetve a Csongrád megyei bankélet legnagyobb problémájának?*

— Ügyfeleink jó része Békés megyei. Ezért nálunk

ség. Mindent egybevetve 10–20 százalékkal mérsékelhetők a termelési költségei. Az új gép várhatóan a hazai gazdaságok érdeklődését is foklalti, annál is inkább, mert az elmúlt években a magas költségek miatt csökkent a paradicsomtermő terület, a konzervgyárak esetenként alapanyag gondokkal küszködnek. Elsőként a Soroksári Paradicsomtermesztési Rendszer alkalmazza jövő évtől a Kombi Tomot. Jelenleg az országban már vevők Marokkóból, Kubából, s megrendeltek egy gépet Brazíliából is, ahol a paradicsom mellett a hagyma és a gyökérzöldség termesztésében alkalmazzák. (MTI)

A vizek védelmében

Pénteken befejeződött Balatonfüreden a CIEC, a Nemzetközi Műtrágya Központ V. szimpóziuma, amelyet a Magyar Agrártudományi Egyesülettel és a Magyar Hidrológiai Társasággal közösen rendezett. Összesen 24 ország szakemberei vettek részt a széles körű eszmecsere, amelyen 60 előadás hangzott el.

A szimpózium kiemelten tárgyalta a vizek nitrátos szennyeződésének okait és a csökkentés módjait. E témakörrel foglalkozott több hazai előadás is, hiszen nálunk éppen úgy, mint Európában más országaiban egyre nő a vizek nitráttartalma.

Szinkron vonalra vár a Bajai úti téglagyár

„VW-motor Trabantban — 200 millió kellene — Itt a piac helyben

A századfordulón már messzi földön híres volt a szegedi téglagyártás. Időközben feledésbe merült az úgynevezett keramittégla (a helybeli horgászok emlegetik legfőkébb: menjünk pecáznai a „keramitba”), amelynek szilárdsága, szépsége utánzóhatatlan. Főleg útburkolathoz használták, s bizony azok az utak száz esztendeig is utak voltak.

Vissza a jelenhez. Főkeirest a szegedi téglagyárat. Ott van a hajdani keramit mellett, a Bajai úton. Fejes Ernő igazgató igazán mai gazdasági szakértő, a jobbítás, a hasznosság képviselője. Vele beszélgettünk, idézve a közelmúltat, a jelent és a jövőt.

— *Mondjon egy rövid nacionálét a Bajai úti gyárról. Mondjuk az elmúlt negyedszázadról.*

— Kérem, a hajdani állapotokat alig húsz évvel ezelőtt kezdjük megváltoztatni. Akkor 60 millió forintot költöttünk el a korszerűsítésre: alagútkecske épült gáztüzeléssel, ez kiváló magyar technika. Válaszoltunk egy NDK-beli nyersgyártó sort, majd tíz évre rá egy olasz technológia jött, a (még ma is) legkorszerűbb présberendezés. S ma már éppen ez jelenti a „bibit”.

— *Milyen gondokat okoz az említett technika és technológia?*

— Mondjam azt, amit egyszer már az újságírók is „főlkaptak”, hogy olyan a mi technikai sorunk, mint ha egy VW-motort tettünk volna a Trabantba. Mondani sem kell, hogy összeházasítani csak azonos minőségeket lehet. A körtét a körtével, a szőlőt a szőlővel. A téglagyártást tehát a téglagyártással.

— *Elnézést a közbeszólásért, de állítólag olyan hírek is keringtek a szegedi téglagyár körül, hogy nincs is megfelelő közelségben alapanyag, azaz agyag. Mi a helyzet ezzel kapcsolatban?*

— A híresztelés nem volt alaptalan ezelőtt 2–3 éve. Valóban olyan variáció is fölmerült, hogy a hajdani szőregi téglagyárak melletti területről jutunk csak megfelelő anyaghoz. Viszont az már nem lett volna gazdaságos a fuvar költségek miatt sem.

— *S most mi a helyzet?*

— Sokat segítettek új agyagbányák kialakításában a megyei és a szegedi vezetők, különösen az MHSZ képviselői, hiszen a sportrepülőter szomszédságában leltünk új agyagbányára.

— *Ennek a távolsága megfelelő?*

— Igen, hiszen alig több egy kilométernél, s ha a gazdasági oldalt tekintjük perldöntőnek, akkor a téglagyártásban elfogadható az 1–3 kilométeres távolság.

— *Milyen itt az agyag minősége? Olyanokat is mondanak, hogy igen vizes és homokos. Erről mi a szakember véleménye?*

— Megfelelő az alapanyagunk, s olyanok a termelési berendezéseink, hogy a gyöngébbnek hitt alapanyagot is följavíthatjuk. Erre mi sem megnyugtatóbb válasz, mint az ÉMI (Építőipari Minőségellenőrző Intézet) vizsgálatai. A szilárdsági minősítés magas fokú, a falazó blokktegla első osztályú. Voltak korábban olyan hibák, hogy repedt volt a téglák, de az nem az alapanyag, az agyag hibája volt, hanem az akkori technikaé.

— *Meddig elegendő az itteni agyagelés?*

— Pontos számítások szerint minimum harminc esztendeig.

— *S akkor mi a mai gondjuk?*

— Az, amit az előbb említettem humorosan, hogy VW-motort Trabantot üzemeltetünk. Szinkronba kellene hozni az egész „wirtschaftot”. Visszaállítani a szegedi téglagyártás és -forgalmazás hajdani rangját. Mondjam azt, hogy itt a piac, a vevő az ajtónk előtt. Sajnálom, s szakmabeli kollégáim is így vannak vele: üres a téglagyárak udvara, sőt, hónapokig várnak a termékeinkre. Pedig a helyszínről lehetne elvinni. (Akár a tüzip kikerülésével is, s a plusz kereskedelmi hasznot a gyártó el lehetne fejleszteni, vagy uram bocsá, eloszthatnánk egymás között.) Mi akár 20–40 százalékkal is meg növelhetnénk mennyiségünket.

— *Miért nem teszik?*

— Azért, mert ehhez legalább 200 millió forintba volna szükségünk. Ha lenne ennyi pénzünk, akkor a VW és a Trabant „öszvérből” egy modern kocsit állna elő.

— *Hol, milyen „dugattyúkat” kellene átcserelni, rendezni ehhez?*

— Elsősorban a szűk „keresztmetszetet” oldanánk föl. A jelenlegi kamrás műszáritó helyett a modern csatornás rendszert kellene kialakítani.

— *Ez mit jelent?*

— Teljes újjáépítést. A mai technikánál alumíniumléceken a peremre helyezik körülményesen a téglát, majd 70–80 órán át szárad. A csatornás rendszerben

25–30 óra alatt beszárad a nyers téglák.

— *Nehezen értem a lényegét!*

— Mondom egyszerűbben. Jelenleg négy műveletet kell elvégeznünk: a téglát a peremes vonalra rakjuk, majd levesszük, újra átpakoljuk egy másik rendszerre, onnan is leszedjük, s csak azután mehet az étető alagútba. Röviden: négy művelet helyett egy is elegendő volna. Nem újdonság, hiszen a hazai téglagyárak némelyikében közismert ez a technika. A mi esetünkben a szükséges beruházás, fejlesztés eredményeképpen legalább évente 6–8 millió darab téglával többet tudnánk adni, s bizonyosan a minőség is javulna. Az NDK-berendezés helyett egy olasz nyersgyártó sorra lenne szükség, s akkor valóban szinkronba kerülne a szegedi téglagyár az alapanyagától a végtermékig.

— *Úgy tűnik, hogy a szegedi gyárban még ma is kézzel szedik ki a kemencéből a téglát, s a teherautókra „an gross” rakják. Ez a megoldás tényleg idejétmúlt.*

— Egyetértek ezzel a megjegyzéssel, de az említett 200 milliós fejlesztéssel ezen is segíthetnénk. A sorrend: agyagbányászat, depózás, előkészítés (pihentetés, összekeverés, vízelvezetés stb.) majd a termelési technológia jön. Szeretnénk a nehéz fizikai munkát is kiváltani. Jelenleg az étetőkemence végén a dolgozók kézzel szedegetik a téglákat, és rakják ki, majd a kocsikra. Ez már túlhaladott megoldás. Az alagútkecske végén ott kell lennie egy gépsornak: leveszi, pánolja, csomagolja. S mehet a szállító járműre, amely lehetővé teszi a kivánt helyre. Ezt kéri az építőipari nagycég, de a magánépítő is. Egységgrakat, nejlomba zárva, az időjárás sem „zavarja” a téglákat.

— *S van-e reális lehetőség a szegedi téglagyár fejlesztésére, arra, hogy valóban szinkronba kerüljenek?*

— Viccelődjek? „A pénz a legkevésbé”. Aligha elegendő a vállalat fejlesztési alapja. Sőt, hogy mi lesz jövőre, azt nehezen lehet jóslani. Viszont néhány megoldás csak kell, hogy legyen: fejlesztési lehetőségeink, bankok hitelajánlata, sőt — s az sem elképzeltetlen, hogy partnereink kooperációs készséget mutassanak. Gondolok a kereskedelmi és az építőipari cégek.

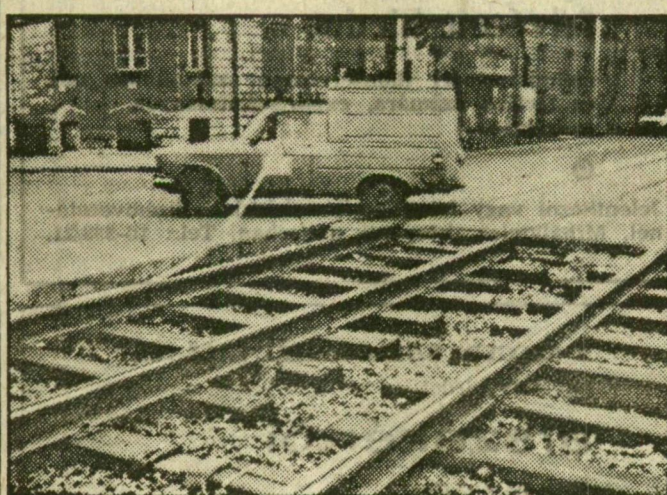
— *Tudom, hogy a hazai nagy építőipari vállalatok (köztük a helybeli Délep is) gyöngye lábakon állnak, a szegedi házgyárban állítólag baromfifeldolgozó üzem is helyet kaphat. Kell a téglák, de az építésiügyi előírások is szigorodnak — energiatakarékosság stb. Ehhez tud-e alkalmazkodni a szegedi téglagyár?*

— Igyekeznünk eleget tenni az előírásoknak, a piaci igényeknek. A szegedi gyár termékeire már most is hónapokig kell várni. S itt van helyben a piac. Jelenleg az Uniform (11/14 — a korábban ismert B–30-as) téglát készítjük, de kísérletezünk már egy újabb, korszerűbb, úgynevezett HB 38-as falazóanyag gyártásával is. Ennek a hőszigetelési paramétere minden előírásnak megfelel. De hát, első volna a fejlesztés, kellene az a két-százmillió.

Hát igen. Visszaidezhetem Fejes Ernő igazgató megjegyzését: pénz? — az a legkevésbé. De viszont a szegedi téglagyárra — korszerűbb változatára — szükség van e nagyvárosnak és környezetének, fejlődésünknek.

Gazdag István

Kocsisüllyesztő?



Az Április 4. útján a minap egy autós beszaladt a „csőbe”, azaz a villamosok közötti, csak zúzott kővel burkolt „süllyesztőbe”. Ha nem is süllyedt el, de alaposan meggyötörte kocsját futóművét. Kétféle kérdéssel kommentálható az eset: miért nem vigyázott jobban, illetve miért maradt vajon burkolat nélkül a villamosvonalnak ez a rövid kis szakasza?

Magyar létesítmények — Egyiptomban

Legutóbb az egyiptomi Noba farmon épült fel egy háromezer anyaalattos nyultelep. Ez a beruházás jelzi, hogy a magyar nyultermesztési, -tartási technológia mindinkább elterjed Egyiptomban. Most tízezer anyás farmot létesít az Agrober a megrendelések nyomán; ez lesz a Közel-Kelet legnagyobb ilyen létesítménye. Takarmánykeverő üzem, vágógid, hűtőtároló és víztisztítómu is tartozik majd hozzá. Az egyiptomi, halászat fejlesztésében már régebbi keletiek a kapcsolatok: s ennek nyomán — az ottani öntözési minisztérium megbízásából — Asszuán térségében került sor újabb fejlesztés vállalkozásra. A legújabb szerződés alapján a magyar vállalat öt konténeres hálkeltetőt szállít majd Egyiptomba.