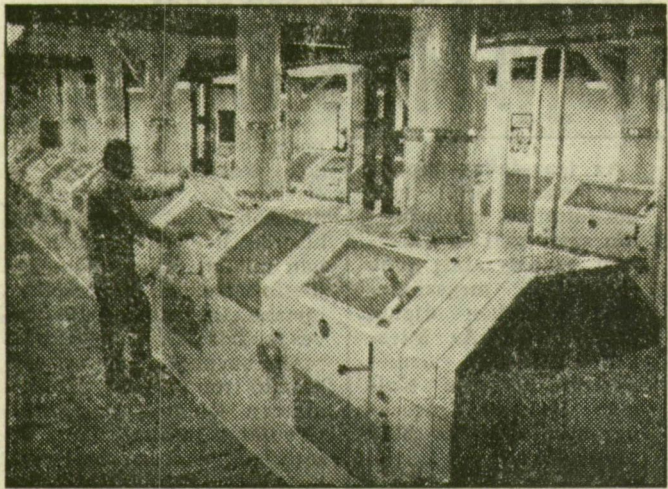


Felújított malom



Devecserben mintegy 80 millió forintos költséggel felújították a malmot. A tizenkét új dupla hengerszéken most naponta 100 tonna búzát tudnak megörölni, biztosítva ezzel a környék kenyérliszttellátását. A nagymértékben automatizált üzemből emellett darát, réteslisztet is szállítanak a boltokba. Képünkön: az Elgép gyártotta nagyteljesítményű hengerszékek

A kányási szerencsétlenség áldozatai

Pénteken hajnalban a beomlott kányási Béke-aknában elérték a bányamentők László Sándor csapatvezető vajúrt. Az elővájó gép jobb oldalán, a torlasztólalpnál találták meg, ráomlott a bezúduló homok. Életjeit nem adott. A kányási bányaszerencsétlenség három áldozata:

Bódi Gábor vajúr 41 éves volt, nős, szécsényifalvai lakos, két kiskorú gyermeket hagyott hátra. Oláh László szállítómunkás 19 évesen fejezte be örökre bányász pályafutását. Nőtlen, szécsényifalvai lakos. Öt éve találták meg, az orvosi vizsgálat közben halt meg. László Sándor csapatvezető vajúr 49 évesen lelte halálát a bányában. Nős, két felnőtt gyermeke van, egyházasgergei lakos.

A villamosok „monográfusa”

Akkor találkoztam először vele a szabadtéri játékok idején, amikor a nosztalgia-villamost vezette. Szinte átszellemülten belefeledkezett a munkába, mit sem sejtett arról, hogy közös ismerősünk éppen róla beszél, őt dicséri sétautazásra indult kis csoportunknak:

— Ez Nagy Pista, a villamosvasút szerelmese. Tulajdonképpen technikus, a vezetést csak úgy szabadidejében, hobiból csinálja... De ez még semmi, ha látnátok azokat a tökéletes, csodaszép villamoskocsi-modelleket, amiket sajátkezűleg fabrikált!

— Az igaz, hogy szenvedélyem a villamosvasút történetének kutatása, a kocsi-modellek készítése, de a villamosvezetést nem csak hobiból tanultam meg és csinálom olykor, hanem pénzért is. Kell a családnak.

Halk szóval, szinte restelkedő, szerény mosollyal vallja mindezt, s faggatásomra azt is, hogy a végzettsége szerint tulajdonképpen vízügyi technikus, de azt a szakmát sosem művelte. Volt viszont tervező a Csomitérvnél, dolgozott a Déltérnél. A Szegedi Közlekedési Vállalathoz csak 1985-ben került.

Hát akkor honnan ez a szenvedély, a szegedi villamosvasút történetének kutatása, a villamoskocsi-modelleikének készítése iránt?

A gyökerek egészen a gyermekkorba nyúlnak vissza. Apja, aki a vasútnál dolgozott, egyszer elvitte mozdonyt nézni, és ez örök nyomot hagyott benne. De az igazi élményt később mégiscsak a villamos jelentette számára. Suttó gyerekként kiállt öccsével a Széchenyi térre, és órákon át csodálták a csilingelő sárga villamosokat. Aztán hazamentek és megpróbálták papírból kis villamost fabrikálni. Eleinte csak úgy, mérték nélkül, aztán centiméterrel mérve törekedtek a tökéletesebbre. Így készült el végül a 604-es kocsi csaknem másfél méteres hasonmása, amelyre még ma is örömmel vegyes nosztalgia-val gondol vissza.

— Igazán komolyan 1968-tól, 20 éves koromtól foglalkozom a modellezéssel, a szegedi villamosvasút történetének kutatásával. És bár nem dolgoztam az SZKV-nál — sűrűn vendég voltam a vállalatnak: kijártam a remizbe, elbeszélgettem a régi szakemberekkel, megszállottként

búvárkodtam a régi dokumentumok között.

Közben előkerülnek a vitrinből a Szegeden volt villamosok tökéletes kicsinyített másai és egy gépelt oldalakkal, fényképekkel, jellegrajzokkal, diagramokkal teli vastag dosszié: Nagy István két évtizedes kutatómunkájának eredménye, a szegedi közúti-vasúti járműközlekedés monográfiája.

— Sajnos, Szegeden én vagyok az egyedüli ilyen villamosbolond. De Budapesten sokan vannak, velük szoros kapcsolatban állok. Jó a kapcsolatom a Miskolci Közlekedési Vállalat helytörténeti körével (tagjai a város közlekedési múltjával is foglalkoznak) és a debreceniekkel is. Kénytelen vagyok más városbeliekhez kötődni.

— És most hogyan tovább?

— Nekilátok és átdolgozom ezt a gyűjteményt, végleges formába öntöm a szegedi villamosjárművek történetét. Aztán, ha nyomdakészre összeáll, átnézem a budapesti kollégákkal, és megpróbálok mecénást találni a kiadáshoz. Talán sikerülni fog...

Izsák András

Autóár-katalógus

Hétfőtől a hazai könyvesboltokban is kapható lesz az Eurotax-Schwacke autóár-katalógus — jelentették be pénteken a MUOSZ-ban megtartott sajtótájékoztatón. A katalógust a Láng Könyvkiadó, az Interpreszszel, a Vám- és Pénzügyőrség Országos Parancsnokságával, az NSZK-beli Eurotax-Schwacke kiadóval kötött megállapodás alapján 65 ezer példányban jelenteti meg.

A vámhatalóság január 1-jétől e katalógus árait tekintve a magánforgalomban beérkező új és használt személygépkocsik vámalapjának. Január 1-jétől a 4 évnél nem régebbi gépkocsik esetében — benzinüzemű gépkocsiknál 1600, dizelüzemű járműveknél 2000 köbcentiig — a katalógusban közölt adatok 10 százaléka lesz a vám összege, forintban. Az 1600 és 2000 köbcenti közötti benzines, valamint a 2000—2500 köbcenti közötti dizelmotoros autók után 20 százalékos, az említetteknel nagyobb löketterfogató kocsi 40 százalékos a vám. Amennyiben a behozni kívánt gépkocsi 4 évnél öregebb, a felsorolt tételeken felül további 30 százalékos vámot kell fizetni.

Az autóár-katalógus Nyugat-Európa kilenc országa több száz autók kereskedőjének tényleges üzlethozzájárulása alap-

ján a legutóbbi adatokat tartalmazza. A közölt adatokat a vámhatalóság január 31-ig tekinti a vámkiszabás alapjának. Mivel az autók árak folyamatosan változnak, a vámhatalóság a továbbiakban az NSZK-ban havonta megjelenő Schwacke-katalógus alapján módosítja a vám összegét, s erről a vámhivatalok tájékoztatják az ügyfeleket.

A Láng Kiadó a kereslettől teszi függővé, hogy a kiadványt a jövőben Magyarországon negyed-, vagy félévenként jelenteti meg. (MTI)

Adó

Nyomtatványok díjmentesen

Január közepétől díjmentesen kaphatók a jövedelemadó-bevallási nyomtatványokat tartalmazó egységcsomagok. Ezeket az Adó- és Pénzügyi Ellenőrzési Hivatal készítette és juttatja el a postahivatalokhoz, a tanácsai ügyfélszolgálati irodákba, a fővárosi és a megyei adóhatóságokhoz.

Azok a magánszemélyek, akik az adóhatóság nyilvántartásában szerepelnek, mert korábban személyi jövedelemadó-előleget fizettek be közvetlenül az adóhatóságoknak, illetve már 1987-ben adóköteles jövedelmük volt — az egyéni vállalkozókat kivéve — a személyi jövedelemadó-bevallási egységcsomagot januárban postán kapják meg az APEH-től. Ha valakihez az egységcsomag ezúton január 31-éig mégsem jut el, az APEH kéri, hogy az adózó maga gondoskodjék annak beszerzéséről. Az egyéni vállalkozók a vállalkozói adóbevallási nyomtatványokkal egyidejűleg szerezhetik be a személyi jövedelemadó-bevallási nyomtatványt az érdekképviseleti szervezeteiknél (Kiosz, Kisosz)

Alvó mezőgazdaság

A címben jelzett megállapítás főként a növénytermesztésre értendő, hisz ilyenkor a földeken tényleg nem sok tennivaló akad. A tavasz majd változtat a helyzeten. A mezőgazdaság egészét jellemző dermedtséget azonban a jó idő sem oldhatja fel. Ugyanis a kilátások egyáltalán nem rózsásak. Juhász Bélával, a Deszki Maros Tsz elnökével arról beszélgettünk, mi az, ami leginkább nyomaszt egy felelősen gondolkodó szakembert. Nem hiszem, hogy gondolatai túlságosan egyediek lennének, ha mást kérdeztem volna, hasonló megállapításokra számíthattam volna.

— Mi az, amit 1988 sikerének tart?

— Az, hogy sikerült a szarvasmarhatelep beruházását befejezni, egy kis bér-emelésre is futotta, s a pénzügyi egyensúly sem borult fel.

— A zavaró momentumok?

— Egyre inkább rá kell jönnünk, hogy az alapvető-kénység még ha érzésünk szerint jól is csináljuk, épp csak elvegetál. Nyereségre csak az egyéb tevékenységekből számíthatunk. Az a bosszantó, hogy az idén sem szakad meg e folyamat. Az új szabályozás sem gazdaságcentrikus. Gazda szemmel nézve nincs ami inspirálja a többletgyarapodásra, hisz nagy részét elvonják.

— A nyereség vagy képződik, vagy nem. Ez már a számítás téma. De addig?

— A mezőgazdaságban több okból nem képződhet a más ágazatokhoz hasonló tökéletes nyereség. Pedig a befektetést csak ez ösztönözné. A magas hitelkama-

tok miatt kevés az olyan terület, amely a beleölt pénzt gazdaságosan visszaadná. Így a technika megújítása helyett folytatódik az önkiszármányoló, sokszor emberfeletti erőfeszítés. A drága hitelnél is rosszabb, ha egyáltalán nincs. A földben nemcsak a búzaszem pihen már három hónapja, hanem az ára is, s mikor lesz még abból bevétel? A mezőgazdaság sajátosságait nem figyelembe venni, végzetes hiba lenne. De hát miért is kell annyira a hitel? Ott volna a váltó, amivel egyre több felvásárló szervezet egyenlíti ki számláját. Sokan nem fogadják el, nem lehet vele üzemanyagot, alkatrészt, társadalombiztosítást fizetni. A biztonságos

termeléshez szükséges szerződés ritkaság, ha van, akkor is ár nélkül kötik meg a felvásárlók. Ez még hagyján, de a fizetés is sokszor késik. Az Agroskálá például július óta tartozik 2,5 millió forinttal. De maradjunk az áránál. A felhasználó eszközök, anyagok ár-növekedése kiszámíthatatlan, s már-már erkölcsstelen méretű. Egyedül a kertészeti növényeknél tudnánk ezt tetszőlegesen továbbhárítani, de ott meg kínálta piac van, a fizetőképes kereslet hiánya szab szigorú korlátot. Az alapvető termények és állati termékek árképzése ugyan szabadabbá vált, de gyakorlatilag megvannak a kötöttségek. Abban az esetben, ha a vevők alakítják az árat, természetesen, hogy alacsonyán kívánják tartani. Például számításunk szerint 7—8 forinttal drágult egy kilogramm csirkehus előállítás, s a feldolgozó csak 5 forint emelésre hajlandó. A

különbözet egyértelműen a termelés gazdaságosságát rontja.

— Igaz, de talán ezzel kívánják a termelés nagyságrendjét beszabályozni, úgy-mond termelési szerkezet-váltásra inspirálni.

— Csakhogy, mint említettem, nagyon nehéz az alapvető-kénységben jó üzletet találni. Azért meg kell próbálni, mi tavaly korszerűsítettük a baromfitelepet, s mégis csak a fele mennyiségre mertünk az idén szerződni. Most a libatenyésztést igyekszünk helyette felfuttatni, az kelendőbb pillanattal.

— És az a bűvös egyéb tevékenység?

— Novemberben öt állami gazdaság megbízásából egy kijavított majorépületben bor- és üdítőital-lerakatot létesítettünk. Ez a kereskedelmi haszon mellett fuvarlehetőséget is biztosít. Az ekevasaink, gyűrűshengereink keresett, így az idén fokozzuk a gyártást. Ennek érdekében nagyobb tudású szerszámgepeket állítunk munkába.

Az elmondottakból látszik a törekvés, az új utak keresése. Egy valami azonban elgondolkodtató: mindezek ellenére csökkenő nyereségre számíthatunk. Vannak dolgok, miket üzemen belül nem lehet jóra fordítani. A mezőgazdaság alapvető problémái mélyebb elemzést, s felelős döntéseket követelnek. Mert a léket kapott hajón inkább a lyukat kellene betömni, s nem egyre több szivattyút beállítani a betörő víz eltüntetésére.

Tóth Szeles István

Menthető a menthetetlen?

Mit tehetünk, ha télvíz idején felmondja a szolgálatot a konvektorunk? Telefonálunk a Dégázhoz, jöjjenek, segítsenek. És jönnek... Aztán a kedves panaszos kap egy számlát, a végösszeg: 68 forint. Ennyiért megállapítja a szakember, hogy a készülék üzemképtelen, selejt. Kérés nélkül is kap egy jó tanácsot, vegyen új konvektort 10 ezer 800-ért. De miből? A tisztelt állampolgár nem hagyja annyiban, elmegy a SZÉSZ-hez, ahol kap némi biztatást. És nem csak azt! Ripsz-ropsz megjavítják a masinát, és az ügyfélnek csupán 109 forintot kell fizetnie.

Nem értem! Felfoghatatlan számomra, hogy ha így nézem, a konvektor menthetetlen, ha úgy, javítható. És mindezek vonzata még homályosabb számomra, nevezetesen az, miért hajszolnak bennünket felesleges költségekre. Az is különös miért kell alkatrészek hiányáért kidobunk cseppet sem elhasznált berendezéseket? Mert erről van szó!

— Mi az ára annak, hogy önök selejtezés helyett a legtöbbszor javítanak? — kérdezem Szabó Lászlót, a SZÉSZ művezetőjét.

— Mi az esetek egy százalékában állapítjuk meg azt, hogy mondjuk egy konvektor üzemképtelen. Mindent megteszünk a hiányzó alkatrészek beszerzéséért.

— Megéri ez önöknek?

— Szolgáltatni szeretnénk, még akkor is, ha a költségeket a szövetkezet nyeli le. Mi nem kérünk pénzt a kiszállásért, a hibamegállapításért. Ezzel szemben javítunk. Nem sajnáljuk az időt, ha „babrálni” kell a készülékkel.

Hogyan és honnan szereznek alkatrészeket? — Nem jönnek az alkatrészek a helyünkre. Bonyolítja és nehezíti a helyzetet az, hogy legálisan mi nem fordulhatunk közvetlenül a gyártóhoz. Pedig az lenne a leggyor- annyiban, elmegy a SZÉSZ-hez, ahol kap némi biztatást. És nem csak azt! Ripsz-ropsz megjavítják a masinát, és az ügyfélnek csupán 109 forintot kell fizetnie.

Nem értem! Felfoghatatlan számomra, hogy ha így nézem, a konvektor menthetetlen, ha úgy, javítható. És mindezek vonzata még homályosabb számomra, nevezetesen az, miért hajszolnak bennünket felesleges költségekre. Az is különös miért kell alkatrészek hiányáért kidobunk cseppet sem elhasznált berendezéseket? Mert erről van szó!

— Mi az ára annak, hogy önök selejtezés helyett a legtöbbszor javítanak? — kérdezem Szabó Lászlót, a SZÉSZ művezetőjét.

tekben még a tíz év sem biztos.

— Így a selejtezések oka leggyakrabban az, hogy a vállalatok megszüntették az alkatrészgyártást?

— Sokszor valóban ez az ok!

— Mi történe, ha bespájnolnának bizonyos alkatrészekből?

— A raktárkészletet szigorúan ellenőrzik, a túllépéseket büntetik.

— Az elmúlt évben — a tíz év letelte miatt — körülbelül hányféle berendezés került felleltetásra?

— Körülbelül tízezer tüzhely és ugyanennyi konvektor.

— Önöknek nem érne meg, ha keresnének alkatrészgyártókat?

— Ez nem olyan egyszerű! Az ilyesmit a gyártó vállalatok nem adják ki a kezükből. Privilegiumuk az alkatrészgyártás. Azt tartják, a biztonság mindenek fölött!

— Véleménye szerint mi lenne az ideális megoldás?

— A gyártóknak és a szolgáltatóknak közelebb kellene kerülniük egymáshoz.

Ujra csak a töprengés marad! Félreleszen a gazdaságok vagyunk! Egy konvektor, egy gáztüzhelyet kidobunk csupán azért, mert valamilyen apróság hibádzik benne, és ezt az alkatrészt sem beszerezni, sem pedig gyártani nem lehet. Nem képtelenség?! Emiatt milliók úsznak el a semmibe?

Gondolom, vannak ügyesek és ügyeskedők egyaránt. Tudom, az IKV árulja az ilyen „selejt” holmikat. Ki veszi meg? Biztosan nem az a nyugdíjas, aki a panaszával felkereste a szerkesztőségünket! Ő fizet, mint a köles! Vagy kilínccsal a javításért. Ugye, nem ez az igazi megoldás!

B. T.