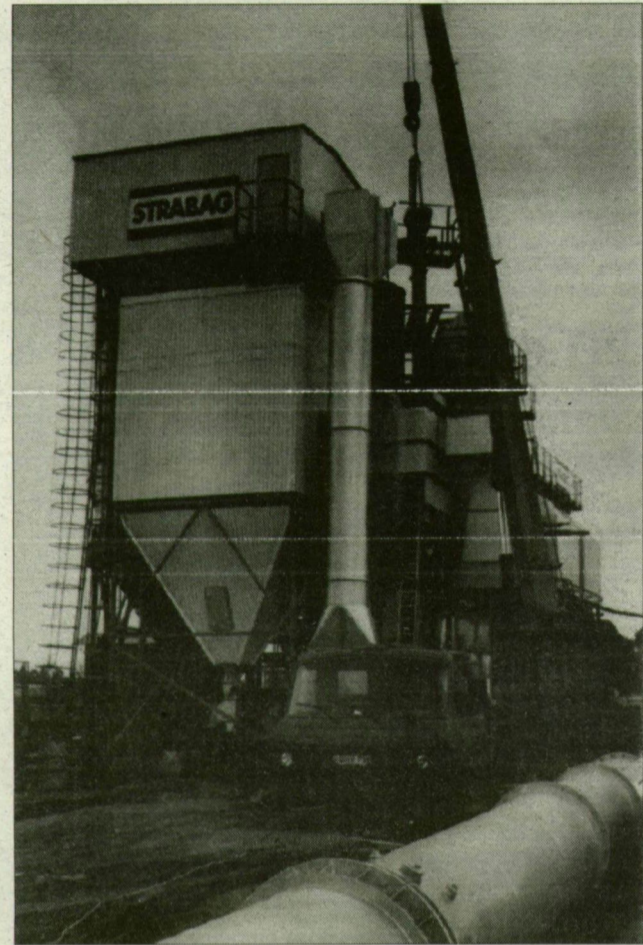


Óránként száz tonna aszfalt - a Strabagtól



Fotó: Nagy László

Tegnap délelőtt Komlón, délután Szegeden, ma pedig Miskolcon avatta aszfaltkeverő telepeit a Strabag Hungária Építő Kft. Az országos hálózat kiépítését jelző átadássorozat arra utal, hogy a Strabag fantáziát lát a magyar építőiparban. A szegedi üzem e bizakodásra épült, méghozzá nem is csekély megbízásokra számítva. Az évtizedes tapasztalattal bíró osztrák tulajdonos cég magyar területen több kft.-t alapított, s ezek egyike a kecskeméti igazgatóság, amelynek beruházásában épült a tegnapi átadott szegedi aszfaltkeverő. A dorozsmai úton lévő monumentális létesítmény óránként csaknem 100 tonna aszfaltot képes előállítani, s ez Szeged 60 kilométeres hatótávolságában tudja ellátni az igényeket. Utak, utak és terek burkolására, valamint utak építésére jelentkeztet tehát ismét a Strabag. Tavaly még csak Szegeden vállaltak munkát, e pillanattól viszont egész Csongrád megyében konkurensként kell velük számolni. A kapavágástól az átadásig egyébként öt hét alatt készült el az aszfaltkeverő, és 40 másodpercenként készíti egy tonna burkolóanyagot.

Vass

Kérdés a Vidiáról

Kedden az Országgyűlésben elhangzott interpellációk során két független képviselő interpellált Szabó Tamáshoz. „Vidia-sztori, avagy hogyan juthatunk 146 millió forinthez ÁVÜ segítségével?” címmel. Király Zoltán és Körösi Imre arra várt magyarázatot Szabó Tamástól, hogy az Állami Vagyonyügynökség miért kötött olyan szerződést, amely lehetővé tette, hogy Molnár Sándor szegedi vállalkozó 10 millió forint előlegért a Vidia Rt. 156 millió forintos részvénypakettjéhez juthasson. Szabó Tamás válaszában elmondta, hogy a Vidia-ügy az 1989-ben elindított spontán privatizáció átkos öröksége. Ebben az esetben ugyanis a felszámolás és a kockázatos eladás között lehetett csak választani, s ebből a szempontból Szabó Tamás most is helyesnek tartja, hogy 1992-ben az eladás mellett döntöttek. A szerződéskötés ugyanakkor néhány olyan kérdésre is okot ad – ismerte el a miniszter –, amelynek kivizsgálására az ÁVÜ elnökét kérte fel. Király Zoltán viszontválaszában értékelte, hogy ez az első eset az utóbbi idők privatizációs interpellációit illetően, amikor a miniszter, bár óvatosan, de elismerte az ÁVÜ, illetve saját hibáját. Ennek ellenére a miniszter válaszát nem fogadta el – az Országgyűléssel ellentétben.

Új főkapitány Debrecenben

„Munkát, több munkát és még több munkát” ígért kedden Hajdú-Bihar megye teljes rendőri állományának Gergényi Péter rendőr alezredes, a Budapesti Rendőr-főkapitányság főosztályvezetője, akit Pin-tér Sándor vezérőrnagy, az Országos Rendőr-főkapitányság (ORFK) vezetője július 15-től megbízott a Hajdú-Bihar megyei főkapitányság vezetésével. Felmentették a megbízott főkapitányi tisztségéből Rácsay Lajos alezredest, aki a továbbiakban korábbi posztján, a főkapitány bünygyi helyetteseként fog dolgozni.

(Folytatás az 1. oldalról)

hazai, éppen, hogy korgó gyomorral bírni lehet a tűző napon. A nikotin mellett csekélyke almalevet fogyasztott.

■ Ezt a 217 ezret minden-
képpen be kell vallani az
adóhivatalnál. Megéri?

Gercsó László arca komoly maradt.

– Minden kisiparos társamnak azt javaslom, kössön előre szerződést, a fizetendő összeget bontsa le részszámokra, s a végzett munka után mindig kérje a pénzt, s csak akkor, ha megkapta, dolgozzon tovább! Nagyobb építkezéseken nemritkán fordul elő, hogy a végéhez közeledve rohamosan fogynak az anyagiak, az asztalosra pedig már nem is marad.

Légy résen, mondják a kiscserkészek

■ Miért nem ment a bíróságra? Könnyebb innen, az utcáról?

– Adósaim külföldiek, kanadai állampolgárok. Túlságosan is hosszadalmas procedúrának néztem volna elébe.

A vállalkozó tehát igazán mindent számításba vett, hogy járandóságát megszerezze. „Légy résen!” Saját kárán tanult piacgazdasági filozófiát. Persze erre a gondolatra azért mégsem foghatjuk rá, hogy új. Még Gercsó Lászlónak sem. Hiszen csak egy pillantást kellett volna

vetnie a derekára befűzött cserkészövére. Tudniillik, azon is elolvashatta volna.

Ódor József

DÉLMAGYARORSZÁG

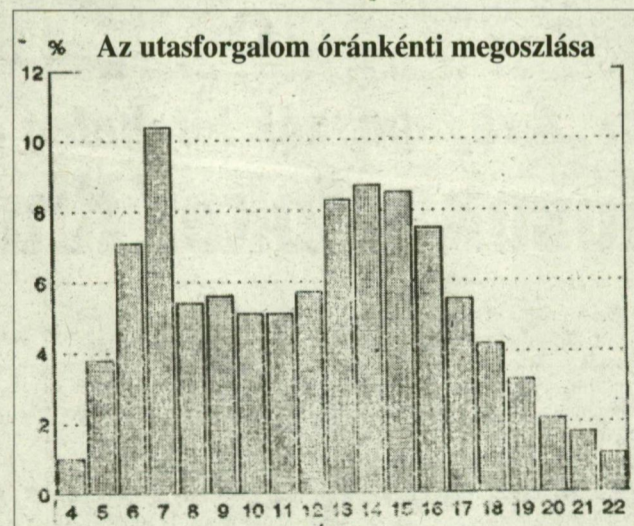
Hirdetését feladhatja személyesen
Hétköznap 7-19 óráig,
Sajtóház, Stefánia 10.
Telefax: 481-720

■ Vannak persze egészen kis forgalmú megállóhelyek is, közülük négyen esetleg ha 10, további három megállóhelyen legfeljebb 20 utas fordul meg naponta. De ha valaki reggel fél nyolc tájban a Tabán ABC-nél vagy a cipőgyárnál próbál az önműködő ajtón túlrá jutni, megeshet, orrát csippenetén csak a gumiszegély, neki magának aligha, legfeljebb bérletének jutna hely, annak is csak tok nélkül. Mégsem következnek ebből, hogy a 10-es superjártat, csak az, hogy igen-igen magas népszerűségű (nemhiába ragaszkodik hozzá a Volán, s szeretné megkaparintani az SZKV). A csúcsot azonban a 9-es troli tartja, s utána még mindig az SZKV fuvarosai: az 1-es és a 4-es villamos s az 5-ös troli. Ott találjuk a legforgalmasabb járatok között a 90-es kék és a 84-es volánbuszt, ezek tudvalevőleg – a 2-es és 17-es járatokkal ellentétben – a peremek közvetlen, a centrumot kikerülő forgalmát bonyolítják. (A külső, felületi részek bõrlégzése ez, roppant egészséges.) A jellemző mégis a Nagykörúton belüli és kívüli területek embercseréje: idebent száll le az utasok 50,1 százaléka! Ne higgye azonban senki,

■ Két átszállás között is

A diák meg a nyugdíjas uralja a várost

hogy kifelé üresen zörögnek a járművek, a forgalom 20,6 százaléka a célállomárai az északi lakótelepek (Felsőváros, Tarján, Északi, Makkosház, Rókus), egyszerűbben a panelváros, amely, mint az adat bizonyítja, decentrummá fejlődött. Nem úgy Újszeged, ahová az utazóközönségnek mindössze 5,9 százaléka igyekszik – még fél százalékkal sem több ez a csatolt települések részesedésénél (5,5 százalék). Élénjárnak viszont egykor önálló, bekörzetesített falvainak az átszállások számát tekintve, ezek negyed részét az innen beutazók hajtják végre (a 2. helyezett Újszeged). Járművet ehhez a Volán biztosít, buszairól 50, buszaira 49 százalékban szállnak át az emberek, volánbuszról volánbuszra pattan 33 százalék. Nem véletlen, hogy kék buszról mindössze 2,5 százalék, trolibuszról pedig csak minden ötödik utas akar átszállni, hiszen ezek, mint például a 2-es és a 9-es,



városnéző jelleggel működnek, vagy direkt célforgalmat bonyolítanak, mint a 90-es – oda csak az megy, akinek kifejezetten ott van dolga: krematórium, kórház, textilművek stb. (A város teljes utasforgalmának körülbelül 10-11 százaléka kényszerül átszállással közlekedni.)

Kézenfekvőnek tűnik, de nem igaz, hogy a közlekedési vállalatok a dolgozók körében találhatnak a legbiztosabb piacra. A legtöbb bérletet a tanulók és a nyugdíjasok veszik (kombinált T/Ny: 32 százalék; állandó lakhelyét tekintve e réteg nagyjából belvárosi, ez a tény pedig alkalmasint a sze-

Gsődjátékok

Néha nem tudja az ember, sirjon vagy nevensen. Például egy csődeljárás híreinek hallatán. Mondjuk a Szegedi Nyomda ügyén. Amelynek – mint arról a napokban tartott csődegyeztető tárgyalásról megtudtuk – 300-350 millióra becsülik a vagyonát. Amihez képest igencsak szép, 440 milliós adósságot sikerült összeszedniük.

Hogy ki hibázott, mikor és miként, az ilyenkor már végülis nem túl érdekes. Annál inkább az, hogy a csődegyeztető tárgyalás eredménytelenül ért véget, mert ugyan néhány kis (?) hitelező követelte a fõlszámolási eljárás beindítását, hogy legalább valamennyit – és minél hamarabb – vizontlásson a pénzéből, a nagy hiteleket nyújtók viszont, bírva a nyomda kilábalási programjában, inkább a cég megmentése mellett voksoltak.

A kívülálló természetesen nem láthat bele a hitelezők fejébe. Nem ismerheti a mozgatórugókat, a döntéseket befolyásoló tényezőket. Legfõlőbb véleménye lehet. Abból kiindulva, hogy csodák márpedig nincsenek. Hogy a gazdaságban már nagyon jó eredménynek számít évi öt-tíz százalékos tőkearányos nyereség. Ebből pedig az következik, hogy amennyiben a nyomda mégis összekapja magát és netán sikerülne fölmutatnia 15-30 milliós évi nyereséget – ami igencsak kétséges – abból még a hitel-kamatait sem tudná törleszteni, tartozásának esetleges csökkentéséről nem is beszélve.

Es hogy ez miért baj? Mert az így elveszõ pénzeket valakinek elõbb-utóbb azért csak meg kell fizetnie. Ha másnak nem, hát a költségvetésnek, mondjuk banki konszolidációs programok formájában. Amihez a pénzt pedig majd ismét csak adóemelések szolgáltatathatják. Vagyis ismét kevesebb marad majd hosszabb távon a zsebünkben, kevesebb marad a jól működõ cégeknek, kevesebb értelme lesz annak, hogy külföldi és belföldi tőke áramoljon a gazdaságba.

A kádári rezsim egyik legnagyobb hibájául rótták föl, hogy óriási pénzeket költött életképtelen iparágak fõntartására, föléve ezzel az ország jövőjét. A mostani, hasonló hezitálások visszacsempészni látszanak e szép gyakorlatot, hol határozatlansággal, hol cinizmussal a háttérben. De hát e csődjátékok árát valamiképpen mindannyiunknak fizetnünk kell.

Fizetnünk kell?

Szalay István

BRAMAC TETŐCSERÉP
10% engedmény
Olecsó csempék, padlóburkolók
MODUL-BAU ÉPÍTŐIPARI KFT.
Szeged, Csongrádi sgt. 27. T.: 491-022
Szentes, József A. u. 24. T.: 63/314-011

A Világ Jámborai

A vézskorszak idején tanúsított igaz emberségéért, zsidómentõ tevékenységéért a holocaust-kutatással foglalkozó jeruzsálemi Jad Vasem Intézet „Világ Jámborai” kitüntetésben részesítette Konarik Józsefet,

néhai Vékes Ödön dr. Korzati Erzsébetet, valamint Girnt Sándort és feleségét. A kitüntetések kedden Izrael Állam budapesti nagykövetségén David Kraus nagykövet nyújtotta át.

gedi lakásreform tervezetében is kikerülhetlenné válhat), egyébként pedig Szeged közönségének 51,2 százaléka utazik valamilyen kedvezménnyel. Havonta mindössze 23 százalék arányban sikerült kombinált bérletet eladni, 11 százalékban jegyet. Az utazók 4,1 (!) százaléka választja a villamosra-trolira érvényes, úgynevezett villamosüzemű bérletfajtát – nem is csoda, tesszük hozzá mi, a többség pedig annak a két korsó sörnek az árát,

amellyel így már kombinált bérletet vehet, s felszállhat a városi tömegközlekedésnek legalább 50 százalékat vállaló Volán-járatokra is. Senki nem kérdezte viszont az utasoktól, milyen bérletet szeretnének: csak villamost, busz-villamost, csak a 2-esre vagy csak a 17-esre stb. Pedig ez fontos, mert egyszer elfogyhat a levegője ennek a zihálóva lélegző kollosszusnak. Elfogyhat a (fizető) közönsége.

Ö. J.

A 12 legnagyobb forgalmat lebonyolító megállóhely Fel- és leszállók

Megállóhely	SZKV	Volán	Összesen
Mars tér	18 757	34 019	52 776
Széchenyi tér	39 388	11 513	50 901
Anna forrás-Kálvin tér	16 760	9 403	26 163
Centrum Áruház	16 708	6 417	23 125
Csillag tér	8 610	3 894	12 504
Aradi vértanúk tere	11 254	-	11 254
Hungária Szálló	6 217	4 253	10 470
Tarján Víztorony tér	1 649	7 394	9 043
Hétvezér u.	4 443	4 231	8 674
Makkosházi krt.	6 239	1 593	7 832
Makkosháza v.á.	5 838	1 768	7 606
Szilléri sgt.	-	6 915	6 915
ÖSSZESEN:	135 863	91 400	227 263