

György Attila ügyvezető a megbeszélte találkozót lemondta a randevút

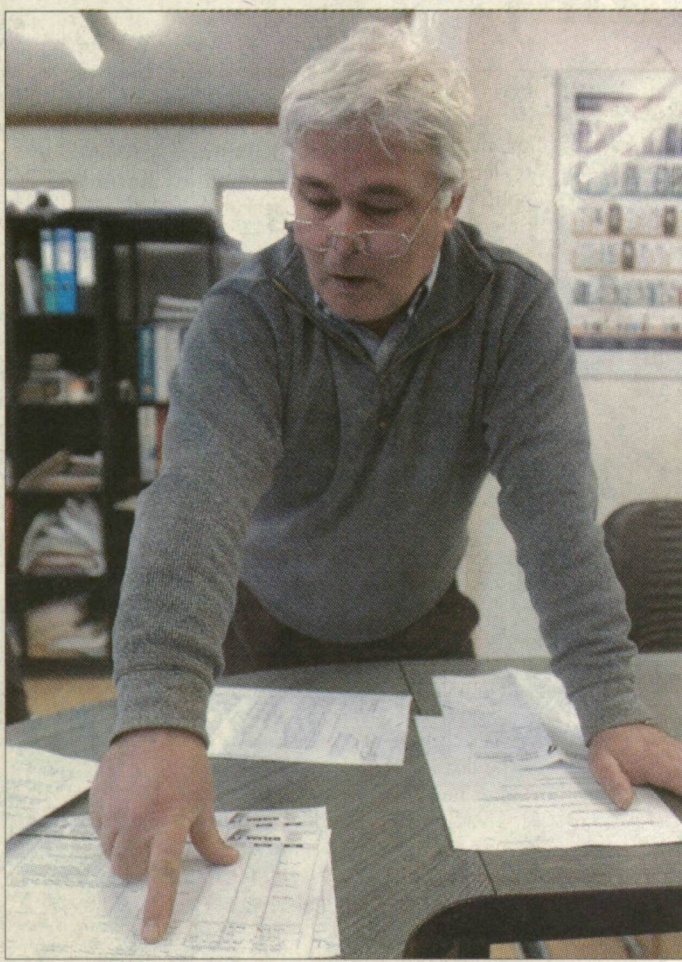
Ismét bezárhat a Virág

Legvégső esetben felszámolási eljárást indítanak és akár be is zárhatják a Virágot, mivel a patinás szegedi cukrászda tulajdonosa még mindig nem fizetett az épület átalakítási munkálatainak dolgozó néhány cégnek.

Öt és fél éve, 1999. október 4-ére virradó éjjel a Virág cukrászdát üzemeltető soltvadkeri Szervánszky család tíz teherautóval elszállította a teljes berendezést és bezárta az üzletet. Az új tulajdonos, a Kis Virágot üzemeltető Virág Cukrászda Kft. 2001. végén kezdte el a felújítást. A megújult Virág 2003 januárjában nyitotta meg kapuit.

Az örömteli eseményt beárnyékolta, hogy két hónap elteltével két építőipari vállalkozás összesen 50 millió forintba perelte a Virág Cukrászda Kft.-t. Az átépítés egyik szegedi kivitelezője, a Bauring Kft. ügyvezetője, Kis Gábor szerint a megrendelő – a kamatokkal együtt – 30 millió forinttal tartozik cégének.

– A bíróság még első fokon sem hozott döntést. Ekkora hiány mellett csoda, hogy még létezik a vállalkozásunk. Csak abban bízunk, hogy a tulajdonos ragaszkodik a cukrászdához, és nem szeretné elveszíteni azt – magyarázza Kis Gábor. Szintén beperelte akkoriban a céget a budapesti Vízép Kft., ám azt időközben felvásárolta egy osztrák cég, de ott



Kiss László, a Cédrusbau Bt. vezetője legvégső esetben felszámolási eljárást kezdeményez a Virág ellen. Fotó: Miskolczi Róbert

nem találtunk senkit, aki nyilatkozhatna a „virágos tartozásokról”.

Jogerősen is pert nyert a Virág Cukrászda Kft. ellen a nyílászárók gyártásával és beépítésével

foglalkozó Cédrusbau Bt. A Csongrád Megyei Bíróság idén márciusban helyben hagyta az első fokú ítéletet, amely 666 ezer forint és járulékai megfizetésére kötelezte az alperest, azaz a Virágot. Kiss László, a cég vezetője elmondta, ha a cukrászda a határidő letelte után sem fizet, végrehajtást kérnek a Virág ellen. Amennyiben a végrehajtás során fizetéseketlennek bizonyulna a cég, megindulhat ellene a felszámolási eljárás, ami a Virág bezárását jelentheti.

– Ennek ellenére remélem, hogy fizetnek! Ez részemről az optimizmus megnyilvánulása, meg bízom abban is, hogy nem akarnak bezárni – tette hozzá Kiss László.

A történetekről kérdeztük volna Hadfi Jánost, a Virág Cukrászda Kft. jogi képviselőjét, aki tegnap közölte velünk, hogy György Attila, a cég ügyvezető igazgatója személyesen szeretné tájékoztatni lapunkat a kialakult helyzetéről. A találkozó előtt néhány perccel azonban György Attila lemondta a Klauzál téri cukrászda teraszára megbeszélte randevút. Az ügyvezető arra hivatkozott, hogy „ez nem egy ötperces téma”, s neki most el kell utaznia. György Attila azt ígérte, hogy hétfőn lapunk rendelkezésére áll: „meg szeretném mutatni az épületet és el akarom mondani a valóságot”.

A. T. J.



Urak üzlete

KOVÁCS ANDRÁS

Úgy fejeződött be, ahogyan elkezdődött.

2000 áprilisában megállt két autó a Pick előtt, kiszállt belőle hat jól öltözött üzletember és komoly feltűnést keltve bejelentkezett a közgyűlésre, egyenként ötszázalékos tulajdonrészrel. Azután mégsem szavazott ez a pakett, viszont – több mint meglepő döntés nyomán – a közgyűlés eltörölte az ötszázalékos szavazati korlátot. Azt, amelynek védelmében nagyon sokáig, teljes döntési szabadsággal, s nem mellesleg eredményesen kormányozta a Pick hajóját a menedzsmenst. Az érkező és erődemónstráló urak kértek valamit, s a Pick közgyűlés teljesítette, mert ha nem teszi, akkor is szavaznak, s így eltörlik az ötszázalékos szavazati korlátot. Az urak persze az utolsó pillanatban jelentkeztek a közgyűlésre, amely a szétszórt tulajdonosi szerkezet – amerikai nyugdíjalap, számtalan kiskeresztvénys satöbbi – miatt rendre tízegeknél több százalékkal hozta meg döntését, benne a Bank of New York „gigapakettjével”. Az urak hat, számomra addig ismeretlen gazdasági társaságot, rt.-t satöbbit képviseltek, s mindenki tudta, hogy ezek a pakettek nagyon rövid időn belül egy kézben összpontosulnak majd.

Tegnapelőtt két, számomra eddig ismeretlen úr, Brazsák és Csarodai, jelentette be, hogy birtokolja a Pick szűk egy-egy harmadát és mindenki tudja, hogy ezek a pakettek nagyon rövid időn belül egy kézben – esetünkben valószínűsíthetően Csányi Sándor OTP-vezér kezében – összpontosulnak majd.

Mondom, úgy végződött, ahogy kezdődött.

A Pickben a legnagyobb versenypiaci munkaadót látó városnak, Szegednek, az alkalmazottaknak, a sertéstartó beszéltőknek bármelyik új „gazda” jobb, mint az Arago – így a közzélekedés –, mert az elmúlt években valóban nagyon sok pénzt kivitt a cégből a tulajdonos, a pénzügyi befektető. A remény ma Csányi Sándort is a szakmai befektetők közé sorolja – nála pénzügyiből pedig alig van ebben az országban, még akkor is, ha láthatóan élelmiszeriparban utazik –, hiszen érdekltségébe tartozik a Délhús. Mostanában tett szert rá, mégis régi hűsösnek számít ebben a mai, nagyon gyorsan adok-veszek világban. Az más kérdés, hogy minden öreg pickes sírva fakad, ha arra gondol, hogy nem sokkal az Arago színre lépése előtt a Pick szerette – és tudta – volna zsebből megvásárolni a Délhúst szőröstül, bőrostül, csakhogy neki ezt a versenyhivatal nem engedte volna, mondván: túl nagyra nőne.

Azok más idők voltak. Évi félmillió sertés- és több tízezer marhavágással, hazai és határon túli terjeszkedési tervvel, tömött páncélszekrényvel, milliárdos eredménnyel, melynek összege nagyobb volt, mint a teljes magyar húsiparé együtt. És másféle urakkal.

Szegednél legmélyebb a folyó a megyében

A Kass Szállót ellepné a Tisza

Szegednél, a Belvárosi híd előtt a legmélyebb, 20 méteres a Tisza. Ha a mederbe helyeznénk a Kass Szállót, itt ellepné az épületet a szőke folyó, mely Csongrád megyei szakaszán máshol 6-8 méteres. A Maros a Tiszába torkollik, de szinte külön folyik tovább: a Tisza szőke vizétől még kilométereken át elkülönül a Maros vörösesbarnája.

Milyen mély a Tisza, találgatják az emberek, s hol a legmélyebb? A szegedi mérce szerinti 100 centinél, tehát kisvízes időszakban a 18-20 métert is eléri a vízmélység a Belvárosi híd előtti szakaszon – mondja Keller Péter, az Alsó-Tisza Vidéki Környezetvédelmi és Vízügyi Igazgatóság (Atikövizig) vízkárelhárítási osztályának folyószabályozási ügyintézője.

– Itt a legszűkebb a megyei szakaszon a meder, a 150-160 méterhez képest csak mintegy 130 méter széles. E szűk keresztmetszetben kell változatlan vízmennyiségnek elférnie – magyarázza a szakember. Szintén mély (16-18 méter) a víz a Maros torkolatánál, az úgynevezett osztómű fölött, a bal parton, hasonló okok miatt. A kanyarok külső ívén is jelentős mélységeket alakít ki a partnak vágódó sodrás: Sasérnél 16-18, a szentesi kanyarban 10-12 méter mélységet mérnek. Az átlagmélység egyébiránt 4-6 méter – ez többnyire a mesterségesen kialakított, egyenes szakaszokra jellemző.

S mit tudunk a Marosról? A ferencszállási kanyar külső ívénél legmélyebb a magyarországi szakaszon (4-6 méter, szintén kis víznél), Makó fölött 2-3 métert mérnek a kanyarok külső ívén. A Tisza az országhatártól Csongrádig jól hajózható – odáig érvényesül a törökbecsei duzzasztómű vízszint-

emelő hatása –, még két és fél méteres merülési vízi járművek is bátran közlekedhetnek a folyón. A Maroson ugyanakkor, a Makó fölötti szakaszon, kis víznél sok helyen át lehet lálalni.

Érdekes jelenség figyelhető meg a két folyó találkozásánál, a torkolatban. A Maros kilométereken át szinte „külön folyóként” halad tovább a Tiszában – ez a két folyó eltérő színéről kitűnően látszik: a Tisza szőke, a Maros vörösesbarna. Csak a Belvárosi híd után kezd keveredni, az újszegedi Laposnál általában inkább a Maros színét mutatja, mint a Tiszáét. Ez a jelenség, mely az utóbbi években a vízjárás változása miatt felerősödött, nem pozitív: a Lapos már nem lapos, hanem meredek partú, a szegedi rakpartról viszont rengeteg hordalékot kell eltakarítani az áradás levonulása után évente. Az Atikövizig azonban kidolgozott egy tervet a Maros-torkolat szabályozására, a káros jelenségek csökkentéséért. Lényege: „elterelni” a Maros-vizet az újszegedi Tisza-parttól, s folgyorsulna a két víz keveredése. Ennek érdekében a torkolati osztóművet visszabontanák, a Tisza újszegedi szakaszának partvonalát beljebb vinnék, a szegedit pedig megerősítenék. Főképpen a kérdés: nem jó-e a városnak a mostani helyzet, melynek következtében újabban nem „rombol” a folyó a szegedi parton, hanem „épip”? A szakember válasza: egyáltalán nem jó. A medert a legmélyebb pontjait megerősítették rózsával, kövezéssel – a folyamatosan rárakódó iszap pedig ezt az erősítést nem védi, hanem terheli – jó lenne tehát csökkenteni a lerakódás mérvét. A tervvezet beavatkozásra azonban – mondja végül a folyószabályozási ügyintéző – néhány éven belül még aligha számíthatunk.

F. CS.



A Tisza a 18-20 méteres mélységet is eléri Szegeden, a Belvárosi híd előtt

Fotó: Miskolczi Róbert

Bírósági kapcsolat

Testvérkapcsolati megállapodást írt alá tegnap a bíróságon a Bresti Első Fokú Bíróság elnöke, Gilles Rosati és a Csongrád Megyei Bíróság elnöke, Czene Klára. Megállapodtak, hogy információ és adatcserét folytatnak, elhatározták, hogy közös konzultációs és képzési programot valósítanak meg, valamint munkacsoportot állítanak fel és szabadon választott témákról tapasztalatot cserélnek.

A sztráda Szegeddel szemben elvárás, Kisteleknél feltétel

Felkorbácsolta az állóvizet az M5-ös autópálya

Nyolc hónap múlva Szegedre ér az autópálya, amelytől a gazdaság fellendülését remélik az itt élők. Mára azonban a befektetők szinte kész tényként kezelik az M5-ös meglétét, és a megyeszékhelyen más feltételektől is függővé teszik a beruházásokat. Kisteleken egyértelműen látják a sztráda gazdasági élénkítő hatását.

Gondolatban Szegedet már autópálya köti össze a fővárossal és Nyugat-Európával – legalábbis ezt a következtetést lehet levonni Nagy Sándornak, Szeged városfejlesztési alpolgármesterének szavaiból. Arra a kérdésre válaszolva ugyanis, mennyire nőtt meg a megyeszékhely iránt az utóbbi hónapokban a befektetői érdeklődés, az alpolgármester azt válaszolta: önmagában a pálya miatt nem jönnek a beruházók. Nagy Sándor sok irányban, sokféle befektetővel tárgyal, s az a tapasztalata, a befektetni szándékozó cégek számára már alapvető feltétel az autópálya megléte.

Az érdeklődők kilétéről nem kaptunk felvilágosítást, „ez a tárgyalások jelenlegi szakaszában inkompatibilis lenne” Nagy Sándor szerint. A logisztikai központban lehet majd a leglátványosabb fej-

Elmarad a koncert

A mára meghirdetett szegedi Fiesta-koncert kellő érdeklődés hiányában elmarad. A városi sportigazgatóságtól kapott közleményében hangsúlyozta: ők a koncert lebonyolításáért vállalták a felelősséget, annak kommunikációs tevékenysége – plakátok kihelyezése, médiákban való megjelenés – kizárólag a koncert főszervezőjének feladata lett volna. Ezért a Szegedi Városi Sportigazgatóságot nem terheli felelősség az elmaradt esemény miatt.

lődést észlelni, az ugyanis az eredeti tervekkel szemben még ipari parki funkciókat is kap majd: annak területén más, zöldmezős beruházások lehetnek. A múlt szombati közgyűlés jóváhagyta, hogy az önkormányzat a logisztikai központ megvalósítására létrehozott Praelog Kft.-ben lévő tulajdonrészét csaknem teljes egészében eladhatja a Masped Rt.-nek és a Zoll-Platz Kft.-nek: azok 57 és 29 százalékos tulajdonrészt szereznek. A Masped hamarosan el is kezdi az építkezést az ingatlanon, amelynek infrastruktúráját a város az eltelt hónapokban kiépítette.

Az alpolgármester úgy látja, megmozdult az egyetem körüli „tudásalapú” gazdaság is, amellyel kapcsolatos egyeztetésekben a Biopolisz sokat segített. Jelentkezett egy Budapest környéki növénytermesztő cég, amely bővílni szeretne, s mivel szegedi biológusokat alkalmaz, a Tisza-parti városban kíván új telephelyet létrehozni. Az is látszik, hogy a már huzamosabb ideje itt lévő, vagy az elmúlt évtizedben megerősödött vállalkozások egyre gyakrabban kérik a város segítségét, hogy ajánljon területet a bővüléshez. Nem kívánunk másutt telephelyt létrehozni, mivel már adott az

M5-ös, amelyen gyorsabban tudják majd az árut Nyugat-Európába szállítani.

Kisteleken a város fogadóképességét igyekeztek megeremteni az M5-ös elkészültéig – mondta a város polgármestere, Nagy Sándor. Amikor elindult a sztráda-beruházás, a komplett rendezési tervet módosították, a csomópont mellé ipari parkot terveztek, a város pedig az odavezető utat építi meg. Engedélyes tervekkel rendelkezik Közép-Európa első dísznövény árverési csarnoka is a levezető út mellett. Pár hónapja logisztikai központ céljára adtak el egy területet, amelynek már kiadták az építési engedélyt.

F. K.

ZÖLD MEZŐ A REPTÉR MELLETT

Nyáron kezdik el építeni a szegedi repülőtér 1200 méteres aszfaltos futópályáját, majd az üzemanyag-töltő állomást, s felújítják a biztonság- és fénytechnikai rendszert – 1,5 milliárdért. Az önkormányzati tulajdonban maradó, reptér melletti terület a későbbiekben alkalmas lesz kiszolgáló létesítmények befogadására. Mintegy 40-50 hektár hasznosításáról, üzemeltetéséről lehet majd tárgyalni újabb befektetőkkel.