

Kevesen utazunk vasúton

Folytatás az 1. oldalról

Szeged egy legfeljebb száz kilométeres sebességre alkalmas vasúti zsákutca végén fekszik. Az egyvágányú pályán a szembejövő járatok bevárják egymást az állomásokon. A győriek eközben a Bécs felé tartó vonatok kényelmét, gyakoriságát és sebességét élvezhetik, Debrecen és Miskolc felé pedig a sűrű forgalom kétvágányú pályán zajlik. A pesti vonatok menetideje a pálya újjáépítése után körülbelül tizenöt perccel csökkent, bár az új vágányokon is csak százal mehet a vonat. Még néhány percet le kell fagyni, hogy a tíz évvel ezelőtti menetidő visszaálljon.

A Szegedre közlekedő IC

NAGYVÁROSOK VASÚTI KAPCSOLATA BUDAPESTTEL			
viszonylat	közvetlen vonatok száma a mai napon	intercity jellegű vonatok száma a mai napon	a leggyorsabb vonat átlagsebessége (km/h)
Szeged-Budapest	11	4	86
Miskolc-Budapest	25	11	98
Debrecen-Budapest	22	10	90
Pécs-Budapest	10	6	92
Győr-Budapest	31	13	104

csúcsidőben hat vagonból áll. A vonalon 15 IC kocsiból gazdálkodik a cég. Bakos Csaba, a MÁV Rt. osztályvezetője elmondta: fölméréseik szerint ennyi vonatra van igény, más vasútvonalakon viszont sokkal

több az utas. Ez a magyarázata Bakos szerint annak is, hogy Szegedre este fél nyolckor indul a fővárosból az utolsó vonat, miközben Debrecenbe még este tízkor is el lehet jutni.

Szeged és a főváros között változatlanul a gyorsvonat a „menő”. Két óránként indul, húsz perccel lassabb az IC-nél. Jobb esetben elővárosi forgalomra tervezett, ezért szűkös, de viszonylag fiatal vagonokból áll. Rosszabb esetben jóval öregebb, rozszabb kocsik futnak benne. Népszerűségnek oka lehet, hogy a szegedi vonalon mindig sokkal jobb szerelvények jártak, mint a Nyugati szomszédos vágányáról Debrecen felé induló

hírhedt sebesvonatok. Felénk nem kényszerítette az utasokat pótjegyköteles vonatokra a MÁV azzal, hogy mocskos sebesvonatokat kínált alternatívaként, vagy egyszerűen megszüntette a gyorsokat. Sokan pedig azért választják a gyorsot, hogy ceglédi átszállással kelet felé utazzanak tovább. A MÁV az utóbbi időben állandóan változtatgatta a kelet-magyarországi nagyvárosokba Szegedről induló vonatainak menetrendjét. Most Miskolcra egy pár, Debrecenbe két pár vonat, a korábbiaknál gyorsabb vonat jár.

A MÁV az intercityk számára újításként a Keleti-pályaudvaron ad találkát, hogy az ország egyik csücskéből a másikba metrózás nélkül, gyorsabban lehessen utazni. Csakhogy Szeged felől félórás kerülővel lehetne elérni a központi pályaudvart, ezért a szegedi IC-k maradnak a Nyugati-ban. Arra a fölvetésre, hogy egy Kőbánya-Kispest és a Kelenföldi pályaudvar közötti csatlakozó vonattal a szegediek is kapcsolódhatnának a Dunántúl felé kiinduló IC-hálózathoz, Bakos Csaba azt mondta: ezt az utasok igénye nem indokolja.

MOLNÁR B. IMRE

CSATLAKOZÁSOK

A helyi forgalmat igyekezett a MÁV azzal javítani, hogy Szeged-Mezőhegyes és Makó-Hódmezővásárhely között újra két óránként indítja a vonatokat, elmarad a délelőtti négyórás szünet. Szeged-Békcéscsaba között a két reggeli személy menetideje majd harminc perccel csökkent, és jobb csatlakozások adódnak a fővonalakra. Az interpicik számát azonban nem tudta növelni a társaság, mivel összesen 3 kocsijuk van. Szentésről Szolnokra megszűnt a délelőtti négyórás szünet, a főváros felől és felé jobb csatlakozások adódnak.

Tizenöt új munkahely Algyőn

Tovább bővült a babakocsiüzem

A babakocsik előállításához eddig részegységeket szállító algyői ENG Hungary Kft. fennállásának fontos állomásához érkezett tegnap: új üzemcsarnokot avattak, amelyek köszönhetően az eddigi 50 helyett 65 főt képesek majd foglalkoztatni.

A jövőben a részegységek helyett komplett ikerbabakocsikat, valamint gyerektrikliket is gyártanak majd Algyőn, a svéd és norvég tulajdonban lévő ENG Hungary Kft.-nél. Idén mintegy 70 millió forintos fejlesztést valósítottak meg, bővültek a gyártási folyamatok és a termékskála. Az új, 600 négyzetméteres üzemcsarnokban – amelyet tegnap avatott fel ünnepség keretében Thomas Bräutigam, az ENG AS svéd vezérigazgatója – részben bér munkában, de jelentős hazai alapanyag-felhasználással készülnek a termékek.

Az algyői cég 1990-ben alakult Eichhorn HISZ Ipari Kft. néven 5 millió forint jegyzett tőkével és 12 alkalmazottal. Az alapításkori törzstőke fele a német Eichhorn családi vállalkozásé volt, 40 százalékot a Szegedi Házipari Szövetkezet, 10 százalékot három magánszemély adott össze. A kapcsolatokat 1995-ben fonták szorosabbra, amikor is a német Eichhorn GmbH megvásárolta a házipari szövetkezet tulajdonrészét – mondta el Tóth László ügyvezető igazgató.

A későbbi tulajdoni viszonyok változása során egy norvég és egy svéd cég létrehozta az European Nursery Group (ENG) AS vállalatot, s az algyői üzem ma már ennek leányvállalataként működik. Termelő egységei Svédországban és Magyarországon találhatók, a kereskedelem Norvégiában, Dániában, Finnországban, Németországban és Kínában zajlik. Thomas Bräutigam arról tájékoztatta lapunkat, a cég 7 üzeme között az algyői az élmezőnyben foglal helyet.



A gyerek-kocsik varrott felsőrészeinek készítése megmarad.

Fotó: Schmidt Andrea

Az eddigi zömmel bér munkás tevékenység – gyerek-kocsik varrott felsőrészeinek készítése – megmarad ugyan, de az algyői cég immáron mintegy öt babakocsi típus teljes összeállítását is elvégzi. A textilrészek szabott alapanyagait és a fém alkatrészek nagy része Svédországból érkezik. S mivel a cég folyamatosan bizonyította, hogy minőségi munkát képes végezni, idén az ENG AS anyacég úgy döntött, hogy újabb termelési folyamatokat,

egy teljes vertikumot telepít át Svédországból. Új üzemcsarnokot építettek 35 millió forint értékben, s ugyanekkora összegben fém-megmunkáló gépeket telepítettek át. A varrodai és a szerelési munkák mellett elkezdődhet a fém alkatrészek gyártása is Algyőn. Az 1990-es 20 millió forintos árbevétel mára 260 millióra nőtt, a dolgozók száma 15 fővel, 65-re gyarapszik.

F. K.

Elhúzóó áramszünet

MUNKATÁRSUNKTÓL

Ferencszállási olvasóink telefonáltak tegnap a Petőfi utcából, hogy elpanaszolják: a Démász által előre bejelentett áramszünet az ígért időpont után egy órával, azaz még 17 óraor sem ért véget. Sőtétben kénytelenek kukolni, és attól tartanak, a mélyhűtőben tárolt élelmiszerek megromlanak. Kecse Nagy Sándor, a Démász sajtószóvivője elmondta: elhúzódtak a munkálatok, ezért nem tudták 16 óraor visszakapcsolni az áramot. Csak 70-80 perccel később, 17.30 körül állt helyre az áramszolgáltatás Ferencszálláson. A fogyasztóktól a kellemetlenségekért elnézést kér a Démász.

Szórták a csúszós utakat

Megjelentek a hóeltakarítók

MUNKATÁRSUNKTÓL

Szegeden megelőzőképpen sós homokkal szórták föl a várost, így a kedd délutáni hó gyorsan elolvadt. A megyei közútkézeltők Szentes körzetében küldték ki a gépeket.

MUNKATÁRSUNKTÓL

„Élesre” töltött szószórókkal várták a megyéhez közelítő hófelhőket az útfelölösök. Így amikor tegnap valóban hullani kezdett a hó, a gépek kellő időben el is indultak. Bár nagy havazásra a következő napokra vonatkozó előrejelzés szerint nincs kilátás, a nedves utak az éjszakai hidegben csúszóssá válhatnak, ezért szükség szerint meghintik sós homokkal a

veszélyes szakaszokat. Szentes környékén a Csongrád Megyei Állami Közútkezelő Kht. gépei dolgoztak. A társaság az Országos Meteorológiai Szolgálat prognózisának köszönhetően már készült a hóesésre, s a gépek időben kivonultak a kijelölt helyekre. A közútkezelő kötelékében éjszaka 13 szóró- és 3 rakodógép várakozott készenlétben. Ezen felül, ha a helyzet úgy kívánja, mozgósítanak még 25 hóekével és szórógéppel felszerelt teherautót, valamint három szórókocsit. Kívülük még 12 különféle munkagép áll rendelkezésre. A rakományban 2300 tonna szóróanyagot halmoztak föl.

Újdonság, hogy idén télen már a Szegedi Környezetgazdálkodási

Kht. is állandó kapcsolatot tart a meteorológiai szolgálattal, így a megyeszékhelyen is várták az első havazást. Az elmúlt napokban többször meghintették homokkal a jegesedő útszakaszokat. Ezen felül, megelőzőképpen, „alászórták” az egész várost, azaz enyhén sós utakra hullott a hó, amely így még gyorsabban elolvadt. A környezetgazdálkodási kht. összesen 34 különféle felszereltségű géppel néz a tél elébe. Szóróanyagként, az 1:3 arányban kevert sós homokon kívül fűrészpont és zúzott közszerceket is használnak majd.

Közérdekű tudnivaló, hogy zsákokba csomagolt sós homokot a kht. központi telepéről szerezhetnek be a szegediek.



Tűrő-képesség

FEKETE KLÁRA

Szegedre még intercityből is kevesebb jut a MÁV-nak, mint Győr, Miskolc, Debrecen felé – olvasom ki kollégám cikkéből kénytelen kelletlen. S míg más irányban félóránként indítanak valamilyen vonatot, Szegedre jó, ha óránként – természetesen a „sűrűbb” napszakokban. Este fél nyolc után azonban már senki se próbálkozzon ázzal, hogy az ország egyik legszebb városát vasúton közelítse meg.

Mondhatjuk, már a MÁV is büntet bennünket, saját szegénységét a dél-alföldi emberrel fizeteti meg. Velünk, rajtunk spórol, hogy más vonalakon teljen egy kis rongyrazásra, mutasson egy kis kirakatot, hogy milyenek tudnak lenni a magyar vonatok. Teszi mindezt akkor, amikor Szeged autópálya hiányában amúgy is nehezen közelíthető meg: tudjuk jól, miről van szó, a régi ötös út Félegyházig keskeny, balesetveszélyes, a forgalom nagy, a közlekedés lassú, és aki túléli ezt a szakaszt, az jutalomban részesül. Fizetheti a borsos autópályadíjat, a sarcot, oda-vissza 6500 forintot, egy hathetes matrica árát.

Hétfőn intercityvel utaztam Budapestre, s miután még nem olvashattam kollégám cikkét a szegedi IC-k „megrövidítéséről”, döbbenet álltam a peronon. Azt hittem, rosszul látok, amikor megszámloltam, hogy az egész szerelvény mindössze öt kocsiból áll. A kihasználtságra bizonyára nem lehetett panasz a vasúttársaságnak, mert minden ülés foglalt volt, s ennek, valamint a télnak, a nagykabátos és sokcsomagos időszaknak köszönhetően a máskülönbben kényelmes vagonok szardíniásdobozba kezdtek hasonlítani. De az út még így is az álmok netovábbja volt: ezt megelőzően nyáron több alkalommal gyorsvonaton szorongtam és izgadtam ugyanezen a vonalon, vigyázva, nehogy hozzáérjek valamíhez.

S miközben kezd velünk elhitetni a szaktárca és a politika, hogy az autópálya nem délibáb többé, és ami eddig történt velünk, az egy rossz álom csupán, addigra a vasút húz egyet a nadrágszíjon: kipróbálja, mekkora a szögdediek, Csongrád megyeiek tűrőképessége.

Hajdú Gábor az átalakulást vezényli

December elsejével nevezték ki a vásárhelyi Bercsényi Miklós Gépesített Lövészdandár megbízott parancsnokává Hajdú Gábor ezredest. Az új parancsnok, aki hétfőn vette át a teljes irányítást, a dandár átalakítását vezényli le.

Negyvenkét éves a vásárhelyi laktanya új, megbízott parancsnoka, a december elsején kinevezett, s a tényleges parancsnoki teendőket hétfőtől teljes körben ellátó Hajdú Gábor ezredes.

Sárospatakon születtem, de ötödikes koromban Budapestre költöztünk. A Kossuth Lajos Katonai Főiskola műszaki szakját 1984-ben végeztem el, ám eredetileg bányamérnöknek készültem; most is gyűjtöm az ásványokat és a különféle kőzeteket. A katonai pályára pedig véletlenül kerültem, egyszerre felveteltem a bányamérnöki szakra és a katonai főiskolára. Mindkettőre sikerrel, s végül az döntött, hogy a szentendrei katonai főiskola közelebb volt a fővároshoz, mint a bányamérnöki kar – árulta el Hajdú Gábor ezredes.

Mint mondta, egyáltalán nem bánta meg döntését, a főiskola elvégzése után is a fővárosban maradt. A dunai flottillához helyezték, ahol végigjárta az összes beosztást, volt szakaszparancsnok, folyami aknakereső, század- és osztályparancsnok, törzsfőnök, végül parancsnok.

A dunai flottillát összevonták egy másik kötelékkel, s ezredes

már nem kellett az élére. Így kerültem el vezérkari tanfolyamra, melyet 2001-ben elvégeztem. Ezután a Honvédelmi Minisztérium hadművelleti csoportfőnökségéhez vezényelték, ahol különböző beosztásokban dolgoztam – sorolta az előzményeket az ezredes.

Hajdú Gábort Szentes Zoltán vezérkari főnök nevezte ki december 1-jétől a vásárhelyi laktanya élére, azzal a feladattal, hogy irányítsa a dandár átalakulását, integrálódását.

A parancsnoki feladat nem idegen a számomra, csak az alakulatot nem ismertem. A kialakult hierarchiát, rendet alapjában nem akarom megbolygatni – mondta – elsősorban menedzselni kívánom a dandárt. Jó hírű, jól működő alakulatot vehettem át, melyet a kollégákkal megbeszélve alakítottak, ám nem alapvetően. Kihívás számomra a vásárhelyi dandár irányítása, melyet szívesen végzek, azt tapasztaltam, nagyon jó kollégák vesznek körül. Olyan katonák szolgálnak Vásárhelyen, akik már bizonyították rátermettségüket, tudásukat. Az alakulat múltja tiszteletet ébreszt bennem, s úgy látom, jövője is van. Kollégáimmal azon kell dolgoznunk, hogy a legjobbat hozzuk ki belőle, hogy a debreceni ötödik dandárhoz való beintegrálása után is önállóan tudja elvégezni feladatait.

A parancsnok az átalakulás részleteiről azt mondta, ezek a tervek egyelőre nem nyilvánosak.

KOROM ANDRÁS



Az új megbízott parancsnok a legjobbat szeretné kihozni a vásárhelyi dandárból.

Fotó: Tésik Attila