

A klinikaigazgató szerint a gyógyszert az OEP is évek óta támogatja

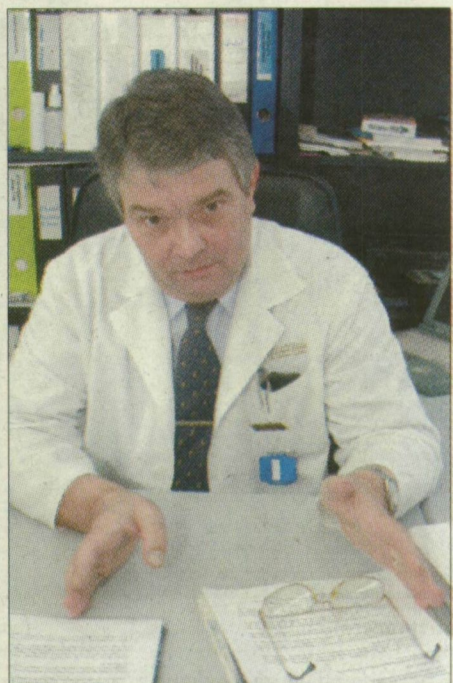
Emese nem kísérleti alany

Folytatás az 1. oldalról

Paál Tamás, az OGYI főigazgatója lapunknak úgy fogalmazott: a szegedi klinika nem kísérletezett embereken. A jogszabályok szerint ugyanis egyedi esetekben engedélyezhető a nem törzskönyvezett gyógyszerek behozatala is, amelyet a klinika meg is kapott az intézet-től 2004. január 7-én. Thurzó László, az onkoterápiás klinika igazgatója ehhez hozzátette: a kísérlet lényege, hogy egy új eljárást hasonlít össze egy már meglévővel, hogy kiderüljön, melyik hatékonyabb. Ezekben az esetekben azonban nem erről volt szó. A professzor megjegyezte: az áttétes vastagbélrák esetében ezt a készítményt az OEP is évek óta támogatja.

Kökény Mihály egészségügyi miniszter az ügygel kapcsolatban a távirati irodának tegnap úgy fogalmazott: ha a kezelőorvos úgy találta, hogy ez a szer használható a betegnek, abban az esetben lehet szerezni speciális, egyedi importból, ezért azonban nem lehet pénzt kérni. Vagyis ha erről, és nem tudományos tapasztalatszerzésről, azaz kísérletezésről volt szó az intézményben, akkor csak ezt a szabálytalanságot követte el a klinika. A minisztérium egyébként nem indít vizsgálatot, mert az egyetemnek nem a szaktárca a fenntartója.

Szilágyi Mihály, Emese édesapja elmondta: nagyon megdöbbenek, amikor szóba került, hogy esetleg kísérleteznek lányán. A múltkor már azt hitték, lezárul az egész ügy, amikor az OEP kötelezte a klinikát a pénzüik visszafizetésére. Sokat azonban nem tudott hozzáfűzni a legújabb fejleményekhez. Mint



Thurzó László szerint ez a kezelés nem volt kísérlet

Fotó: Gyenes Kálmán

mondta, ha valóban ez történt, az megrázó és elítélendő.

Az ügynek Szilágyiékön kívül két másik szereplője is van, akik szintén az emlegetett kezelést kapták. Egyikük a Békésen élő Erdei Ferenc lánya, akinek vastagbélből, és egyik nyiroksomójából is eltávolítottak egy-egy daganatot. A férfi lapunknak elmondta: a ke-

EMBEREN VÉGZETT KÍSÉRLETÉRT 5 ÉV IS JÁR HAT

A Büntető-törvénykönyv ide vonatkozó paragrafusára szerint aki emberen végez orvostudományi kutatást az egészségügyi törvényben meghatározott engedély nélkül, vagy az engedélytől eltérően, büntetést követ el, és 5 évig terjedő szabadságvesztéssel büntethető. Ábrahám László szegedi ügyvéd azonban mindehhez hozzátette: minden alkalommal egyedi tényállás kérdése, hogy az esetet miként ítélik meg.

zelés után lánya szervezetében nem találtak áttétet, és úgy gondolja, ezt elsősorban ennek a kezelésnek köszönhetik.

– Kit érdekel, hogy nem engedélyezett ez a gyógyszer? A lányom jókedvű, egészséges, tud dolgozni és gyereket nevel. Nekünk csak ez számít – mondta. Hozzátette: nem érzik úgy, hogy kísérleti nyulat csináltak volna belőlük.

A férfi az ügygel kapcsolatban megjegyezte: elfogadhatatlannak tartja, hogy azokat az orvosokat vonják most felelősségre, akik esküjükhöz méltóan a legjobbat akarták, akarják a betegeknek. Úgy gondolja, ezt a szert ilyen kedvező nemzetközi eredményekkel a háta mögött már régen engedélyeztetni kellett volna. Szerinte erről kellene beszélni és nem másról.

TIMÁR KRISZTA

Százötven éves a szegedi vasút

Bobó tolat, Szili vontat

Százötvenedik születésnapját ünnepli ma a Szeged-Budapest vasútvonal. Kiskundorozsma állomáson az ünnepi pillanatok addig tartanak, amíg a jubileumi idővonat keresztülhúz az állomáson. Utána néhány perccel beérkezik a kamionvonat Welsből, és a vasút születésnapján is ugyanúgy megy a munka tovább, mint máskor.

– Igyekeztek, mert jön a személy – szölt a forgalmista. Harminccal vágatott a Bobó a majomringatóval. Azaz az M44-es mozdony a vasútorok kocsijával a kamionvonat egyik végéről a másikra. Kiskundorozsma, Kiskundorozsma állomás, a harmadik vágányon egy harmincéves tolatómozdony két újságíróval a fedélzetén hamarosan keresztezi a Dorozsmai utat. Megáll, az autók ilyenkor káromkodnak. A Bobóból nyugodtabb a világ. Irányváltás, és betoljuk a kocsit a kamionvonat végére.

Százötven éve nem gondolhatták a pálya építői, hogy egyszer óriás szekeret fognak itt vasútra rakni. Dorozsmáról azonban

évente huszötözezer kamion utazik Ausztriába és Szlovéniába. Naponta négyszer, éjjel egykor és hajnali hatkor is indulnak kamionok vonaton az ausztriai Welsbe. A személyvonat beérkezik, a vágány mellett vigyáznak. A napi forgalom negyede lebonyolódik: tíz utas nyüzög a peronon. Koszos, olajos világító mellényében elgyalogol mellettünk az egész nap a vonatok között caplató tolatóvezető. Kegyetlen munka, a mozdonyvezetők mégiscsak urak. Bár minden méter megtételéhez engedélyre várnak, és a szolgálati menetrendjük telis-tele a lassújelek, azaz sebességkorlátozások jegyzékével.

Szell István állomásfőnök köz-



Állomás

Fotó: Karnok Csaba

ben táskájába tömi a mozdonyra főládandó iratokat, és mivel a kamionvonat nemsokára indul, a Bobóval taxizik ki a szerelvény elejére. Az öreg mozdony szinte rugózatlanul zötyög, mint egy öreg szegedi villamos. A személyzet egy majdnem nyugdíjas és egy

majdnem mozdonyvezető. Egykoron három Bózsó is dolgozott a szegedi fűtőháznál, ma már csak a legfiatalabb, János vasutas még augusztusig. Czibere László pedig huszonegy esztendő, és legalább 17 éve biztos benne, hogy mozdonyvezető lesz. A „dorozsmai tartalék” békés beosztás. 12 óra szolgálat, sokszor egy óráig nem mozdul a tolatómozdony. A lapradiátorok a mozdony hűtővizével jól befűtik a fűlkét, egy műbőr pamlogon pedig el lehet pihenni. László azért inkább fővonalon, gyorsvonatot szeretne vezetni.

Az irodában a vonat útját jelölő, fehéren világító sáncakozatok pirosra váltanak a kijelzőn – a hatvanas évek technikája, a MÁV-nál korban ez erős középmezőny. A síneket is a hatvanas években fektették le, de a mozdonyok és a kocsik se sokkal fiatalabbak. A két számítógép, a kamionvonat új, de kifulladásig futtatott kocsijai és Papp Róbert szolgálattelvő fiatalabb ennél. Holnap a MÁV legmodernebb mozdonya fut egy ünnepi kört a Dél-Alföldön. Áthúz Dorozsmán, de a jubileumi szerelvény után továbbra is a jó öreg kockamozdonyok, az úgynevezett Szilik viszik majd a vonatokat Pest felé.

MOLNÁR B. IMRE

Lezárt Mol-jegyzés

Lezárta a Mol-részvények jegyzését a beérkezett igénylések mennyiségére való tekintettel az Állami Privatizációs és Vagyonkezelő Részvénytársaság szerdán – tájékoztatta az ÁPV Rt. az MTI-t. Az Állami Privatizációs és Vagyonkezelő Rt. a 492 ezer darab Mol részvényt kínált fel. A nyilvános részvényértékesítési ár részvényenként 6500 forint volt.

Jövőre négy sávon mehetünk Vásárhelyre

Takarékos útépitések

Az idén 200 millió, jövőre egymilliárd forint kormányzati forrás jut a szegedi nyugati elkerülő út építésére. A kabinet határozata szerint 2005-ben befejeződik a 47-es út négysávosítása Hódmezővásárhelyig.

A kormányülés előtti megállapodást változatlan formában elfogadta a kabinet, így most már biztos: nem marad el az útépités Csongrád megyében a Draskovics-csomag megszorításai miatt. Tegnap beszámoltunk arról, hogy megkezdődik Szegeden a nyugati elkerülő út első szakaszának építése. Igaz, a tervezettnél kevesebb pénzt biztosít a kormány a 2,3 kilométeres, a Bajai és a Röszei út közötti szakasz megépítésére. Az önkormányzat által biztosított önerőhöz mindössze 200 millió forintot tesz

hozza a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium.

Ha idén már nem is, de jövőre – a GKM ígérete szerint – folytatódik a 47-es út négysávosítása a Szeged-Hódmezővásárhely közötti szakaszon. Az Orbán-kabinet által megindított beruházást a Medgyessy-kormány úgy állította le, hogy mindössze egy négy és fél kilométeres szakasz kiépítése hiányzott. Ezt az elmaradást pótolják 2005-ben, és akkor végig négy sávon lehet majd közlekedni a két város között.

A megyei útépitések száma bővíthet, amennyiben a Sapard vidékfejlesztési pénzeiből is sikerül nyerni ilyen célra, elsősorban a kisteleplúseknek. Így olyan utak készülhetnek el, mint például a Zákányszéket Domaszékel összekötő út.

K. B.



Magyar József szerint más a valóság

Fotó: Tésik Attila

A szentesi Hungerit nem árasztja el az országot brazil csirkével

Magyar József hitelrontásért perel

Folytatás az 1. oldalról

A rövid tudósításba ennyi fért bele, a szerkesztők által összeválogott riportból pedig nem az derült ki, ami a valóság. Ugyanis a Hungerit Rt. által évente feldolgozott közel 50 ezer tonnás élőbaromfi-mennyiségnek – amelyből 37 ezer tonna vágott baromfi „keletkezik” – csak néhány ezrelék teszi ki a megvásárolt 80 tonna olcsó brazil csirkemell.

Ezt a kis tételt azért kényszerülnek a világ másik pontján megvenni – magyarázta a vezérigazgató –, mivel a cseh, a szlovák és az angol piacon a Hungerit panírozott termékei olyan né-

OLCSÓ CSIRKE: JÖTT, JÖN, JÖNNI FOG

Tavaly Braziliából 450 tonna, Thaiföldről pedig 360 tonna darabolt csirkerész érkezett Magyarországra. Ezt rendszerint a készítménygyártók használták fel, s ezzel próbálják csökkenteni költségeiket. A brazil export számára újabbán azért nyílnak meg könnyebben a kapuk Európában, mivel az EU is betiltotta az ázsiai országokból érkező importot. De érkezik olcsó baromfi Olaszországból is, legutóbb kilónként 95 centért (247 forint) árusították. Németországban egyébként az egész csirke kilónkénti fogyasztói ára 860 forint körül van. A mellfiléért 2100-2200 forintot kell fizetni.

met és francia gyártókkal versenyeznek, amelyek olcsóbb, történetesen brazil csirkemellet dol-

goznak fel. Hogy ezt a piacot a Hungerit ne veszítse el, kénytelen volt megtenni a lépést. A cég

azon dolgozik, hogy a hazai termelőkkel egyezséget kötve termeljen, a baromfit jelenleg 185 forintos szerződött áron veszik át. Ezt fejeleik meg azzal a 11 forint 50 filléres minőségi felárral, amelyet a minisztérium még nem hagyott jóvá.

Az Egenylítő környékén valóban olcsó, helyben előállítható fehérjetakarmánnyal, az átlagos magyar költségek töredékéért képesek a csirkét felnevelni, feldolgozni és Európába szállítani. Ezért fordulhat elő, hogy a fagyasztott csirkemell, csirkemell a magyar árnál 20-40 százalékkal olcsóbban kerül a piacra.

FEKETE KLÁRA