

NYÍLT VONAL HÉZAG NÉLKÜL

**A Pályavasúti Dolgozók Szakszervezetének Lapja
2023. július-szeptember XXV. évfolyam 3. szám**

Interjú Kemény Ágnessel, a MÁV Központi Felépítményvizsgáló Kft. ügyvezetőjével



Köszöntelek és köszönöm szépen, hogy elfogadtad a felkérésünket. Ha jó tudom a vasút az első munkahelyed. Vasutasnak készültél vagy ezt dobta a gép?

Ez jó kérdés, ezt dobta a gép. A BME-n út- és vasút szakirányon végeztem, de az egyetem vége fele az útra koncentráltam. Az egyetem után haza költöztem Győrbe, de akkor nem igazán volt lehetőség a közúton elhelyezkedni, a kivitelezésben pedig semmi esetre sem akartam dolgozni. Szerintem az nem minden nőnek való, előbb-utóbb családja lesz az embernek és családban azt nem lehet csinálni, hogy felszeded a sátorfádat elmész az ország másik végébe, ott vagy két hetet és utána méysz haza. Az nem az én világom, én mindenféleképpen az üzemeltetés-, fenntartás területén szerettem volna dolgozni. Egyszer csak jött egy lehetőség, Virág Úr szakaszmérnököket keresett, jelentkeztem és felvettek. Igen, a vasút az első munkahely 2001. december 1. óta dolgozom a vasútnál.

Te is azoknak a táborát erősítéd, akiknek a vasút nem csak egy munkahely, hanem a férjedet is itt ismerted meg. Ha haza értek ott is vasutasok maradtok, vagy ki tudtok bújni a bőrötökből?

Büszke vagyok arra, hogy a mai napig elég sokan vannak –

ha megjelenik ez a cikk már kevesebben lesznek – akik nem tudják, hogy ki a férjem, de nem is az a lényeg. Mi mindig próbáltuk azt fenntartani és mindenkiel úgy kommunikálni, hogy a munkahelyen mi nem férj és feleségként dolgozunk, hanem kollégák vagyunk, két különálló szakértő.

Ültünk mi egymással szembe is, és amikor jött a főnök, hogy hol van Balázs, akkor kinéztem a monitor mögül, hogy miért, nincs a helyén? Tehát csinálta a dolgát és én is csináltam a dolgomat. Reggel elindultunk, délután találkoztunk és visszatérve a kérdésedre, igen otthon nincs vasút. Most, hogy külön helyen dolgozunk nem mind a ketten a székházban, így azért nem járunk annyit együtt, de azért próbálkozunk. Legtöbb esetben amíg hazaérünk, az autóban kibeszéljük a napunkat, kiszállunk és lezárjuk a vasutat. Otthon két gyerek csipog egész estig, nincs is arra lehetőség, hogy a vasútról beszéljünk.

A KfV körül csendes az élet, olyan az ember érzése mintha egy boldog összetartó család lenne, ahol soha nincs semmi probléma, jól érezzük kívülről?

Remélem. Azt gondolom, ez a KfV, az elődök elég sok mindent letett(ek) az asztalra.

Kívülről biztos, hogy nyugodtnak tűnik és én azt mondom, hogy belülről sem izgágabb a dolog. Én amúgy is ilyen típus vagyok, hiszem, hogy jó kollegiális viszonyban kell lenni az embereknek egymással is, a vezetőkkel is. Meg kell maradni vezetőnek, de nem főnöknek. Ha megmaradunk vezetőnek és úgy próbálunk a kollégákkal kommunikálni, akkor szerintem ez jól tud működni és jó lehet a hangulat.

Híve vagyok annak, hogy inkább kacagjunk, még ha

nagy bánatunk van akkor is meg kell találni azt, ami jó lehet és amin jókat lehet kacagni, mert akkor kiengedjük magunkból feszültséget. Nagyon tudok kacagni, ha arról van szó és ha lehet kacagni, akkor az emberből kitör minden, és utána el lehet simítani mindenféle szemöldök összehúzást, bajusz összeakasztást, meg mindenféle egyebet, ez egy nyugodt és jól működő gépezet.

Sokáig a MÁV-nál voltál különböző vezetői beosztásokban, mielőtt itt ügyvezető lettél, melyik a megterhelőbb itt ügyvezetőnek lenni, vagy a MÁV-nál vezetőnek lenni?

Szakmai titkárnak lenni a pályaműködtetési vezérigazgató-helyettes mellett. □

Amikor vezető beosztásban voltam a MÁV Zrt-nél ott sem az volt a lényeg, hogy én vagyok a vezető (pályás osztályvezető, alépitményi vagy diagnosztikai osztályvezető pozíciókat töltöttem be a MÁV-nál). Lényeg, hogy azokkal, akik alattam dolgoznak megtaláljam az összhangot, hogy úgy rakják össze a dolgokat, meg azt csinálják, amivel utána mi könnyen tudunk előre haladni.

A szakmai titkár az zsiszegősebb, mert ott mindennek a tetején voltam egy összefogó szerepben. Ott tényleg át kellett látni szinte az egész MÁV-nak a működését. Talán ezért is éreztem néha megterhelőnek, de nagyon sokat is tanultam ez idő alatt.

Ami érdekes, hogy diagnosztikai osztályvezetőként nagyon sokáig a megrendelői oldalon ültem, most pedig a vállalkozó oldalán ülök. Nekem nagyon sokat segített amikor ide kerültem, hogy majdnem mindenkit ismertem, de nemcsak a személyeket, hanem a cég tevékenységét is. Nekem azt kellett megismernem, hogy ez a tevékenység, a folyamat, hogy áll össze. Azt mondom, hogy abszolút nincs nehezebb feladatom, az is egy másik fajta feladat volt, szeretek zsiszegni, szeretem ezeket a dolgokat. Itt viszont egy jó gépezet van, egy jó csapat, mindenki tudja hogyan, mennyit tud hozzá tenni, hogyan működik. Nekem néha csak az irányokat kell korrigálni, ha valaki egy picit ki menne belőle azt egy picit visszalökni, kb. ennyi feladatom van. Tudod, szokták azt mondani a vezetők, hogy nélkülük nem működne, de tulajdonképpen működik. Nyugodtan el tudok menni szabadságra, nem fognak öt percenként felhívni, de ha felhívnak, akkor tényleg

olyan dolog van, amiről muszáj beszélünk, szükséges, hogy informáljanak, mert két perc múlva csörögni fog a telefon máshonnan és tudjak róla, de olyan nincsen, hogy valamit ne lehetne megoldani. Nagyon jól összeállított, összerakott csapatról van szó, és le a kalappal előttük, ezt most nagyon komolyan mondom.

Létszámhiány, szakemberhiány mennyire van jelen a társaságnál, ha igen akkor minden munkakörben, vagy csak bizonyos munkakörökben?



Ez is jó kérdés. Létszám- és szakemberhiány mindig van. Vannak olyan területek, ahol nagyobb a létszámhiány, de vannak olyan munkakörök, ahol folyamatos rotáció van, tehát állandó cserebere van. A mérőszerszervevények esetében van úgy, hogy 2-3-4-5 hétig külföldön dolgoznak és csak azután keveredik haza. Tehát van, akinek ez egy teljesen jó életforma és ezt jól tudja csinálni, de van, aki belefárad és ilyenkor van az, hogy megpróbál keresni valami mást. Ha megtalálta a valami mást, akkor nekem pótolnom kell és fel kell vennem helyette valakit, de ez nagyon nehéz.

Megdöbbenünk mi is, amikor mérnököt keresünk és olyan bérigénnyel jönnek, hogy csak mosolygok, mert még nekem sincs annyi. Nálunk nagyon kezd fiatalodni a csapat, hiszen azok a bérlehetőségek, amit mi fel tudunk ajánlani, azok tulajdonképpen a frissen diplomázottaknak, kezdőknek kedvez. Persze van benne rizikó, hogy ha betanul és gyakorlatot szerez akkor elmegy. De ha kitanítottad, jó a csapat, tudod valami egyéb mással ösztönözni, és tudsz neki adni valami olyasmit, amivel úgy érzi, hogy biztonságban van, akkor remélhetőleg itt marad. Véleményem szerint mindenki megtalálja a maga tevékenységét

meg a maga feladatát ebben a rendszerben. Igen, ezekkel a fiatalokkal el lehet indulni, benne van a rizikó, hogy kitaníttatod és akkor utána elmegy, de ez az egész MÁV-csoportban benne van.

Visszatérve az előző gondolatunkra, igen sajnos vagy nem sajnos a pályakezdőkkel nagyot lehet hasítani, főleg úgy, ha van mellette olyan gárda, akik tudják támogatni és ez jellemző erre a cégre. Nem löki ki magából a pályakezdőt. Jók az idősebb, tapasztalt kollégák és úgy vannak jó helyen, hogy tőlük nagyon sokat lehet tanulni. Egy idő után már a pályakezdő lesz a tapasztalt és ő fogja átadni ezeket az ismereteket és tudást, és úgy ahogy vele bánt akkor az idősebb kolléga, azt fogja tovább vinni. Ez szerintem a MÁV-csoportra is jellemző a legtöbb esetben, és ezért működik minden ahogy működik.

Meglepődtem azon és örülök is neki, hogy nálatok jó a fiatalok aránya, mert a MÁV csoportban a következő 2-3 éven belül több ezer ember éri el a nyugdíjkorhatárt és sajnos hiányzik az utánpótlás.

Ez elsősorban annak is köszönhető, hogy mi diagnosztikával foglalkozunk, tehát a számítástechnika mellett, kellenek olyanok, akiknek mérnöki vagy geológiai alapismeretes van, de olyan is kell, aki a mérnöknek tud segíteni. Nem effektív csak informatikusok vannak, de a tevékenységünk érdekli a fiatalokat.

A fiatalok ma könnyen váltanak munkahelyet, kevés az, aki sok időt tölt el egy munkahelyen. A Volánnal együtt egy közel 60 ezer főt mozgató vállalatcsoportnak a részei vagyunk, ha valaki belefásult vagy valami nem jó, akkor lehet egy csomó mindent találni, nem kell felállni, és nem kell itt hagyni mindent, lehetőség van cégcsoporton belül mozogni és lehet, hogy pont egy olyan szakterületen találja meg az elképzeléseit, amire nem is gondolt volna.

Az elmúlt időszak problémái után Covid, elszabadult energia árak mit vársz a következő évtől, évektől?

Igazából a KfV szempontjából ez az év tekinthető mozgalmasnak, hiszen ebben az évben mindegyik keretszerződésünk lejár, tehát tenderekre jelentkeztünk, mentünk, pályáztunk és próbáltuk megnyerni azokat a társaságokat, akikkel eddig is dolgoztunk. Reméljük és bízunk benne, hogy ahol pályáztunk, azt megnyerjük. A KfV-nek a közeljövőben nagyon-nagy kihívás lesz az, hogy szeretnénk egy új önjáró vágánydiagnosztikai járművet besze-

rezni.

Kívülről nagyon jól nézünk ki, de azt azért lehet, hogy nem tudja mindenki, hogy van egy járműszerelvényünk, de a három motorvonat 65 év feletti. Igaz, hogy nem kap akkora terhelést mintha folyamatosan személyszállításban dolgozna, de a 65 év az 65 év. A jövőben ez lesz a nagy kihívás, hogy ezt a járműparkunkat egy kicsit fiatalítsuk. Ezen dolgozunk, ez azért is szükséges, mert mindenhol a pályaműködtetőnek végezzük ezt a fajta mérést, és ez a mérés a vasútbiztonsági engedély egyik alapja, tehát a pályafelügyeletnek egy része. A pályafelügyeletet most már humánerőforrás hiányában egyre kevesebben tudják végezni, tehát valószínűleg egyre nagyobb igény lesz arra, hogy mérjünk. Elkerülhetetlen a fejlesztés.

A KfV-nek ez a rövid-, hosszú és középtávú terve is, hogy fel kell újítani a járműparkot. A mérőrendszereknek is van egy elévülési időszaka, de azokat lehet cserélni vagy frissíteni. Nem a mérőrendszereinkkel vannak problémák, azok nagyon jók, nem véletlenül ragaszkodnak hozzánk a külföldi pályaműködtető társaságok. Az előre-gedett járműparkra kell megoldást találni. Meglátjuk, hogy amikor sikerül lecserélni, addigra mennyire amortizálja le magát a jelenlegi járműpark, mi lehet a szerepe a cégnél. Bármi előfordulhat lehet, hogy azt mondják a pályaműködtetők, hogy akkora humánerőforrás kapacitás probléma van, hogy valószínűleg több mérést kell majd végeznünk.

A társaság jelentős KNOW-HOW-val rendelkezik, úgy gondolom ez a KfV plusza.

Köszönöm szépen az interjút!

1 perces kérdezz, felelek!

Budapest vagy vidék?

Vidéki

Beatles vagy Rolling Stones ?

Rolling Stones.

Hegyekben túrázás vagy vízparti pihenés?

Az a baj, hogy is-is, de inkább vízpart.

Fehér vagy vörösbor?

Fehér.

Vezető vagy anyósülés?

Én szeretek az anyósülésen ülni.

Süteményt otthon megsütöd vagy cukrászdába veszed?

Otthon, most már a lányom süt, tök jó.

Szervezeti hírek

Vasutas juliális a Vasúttörténeti Parkban

Az idei vasutasnapon a PVDSz sátor nyitva állt minden odalátogató tagja előtt. Készültünk étellel, itallal, jó hangulattal. Magunk sem számítottunk ilyen érdeklődésre, A helynek, -mely a bejárat mellett volt -köszönhető, vagy a környéken lebegő finom lecsóillatnak, azt nem tudjuk, de tény, hogy egymásnak adták a nemlétező kilincset a vezetőink és kollégáink is. Annyira jól sikerült a lecsófőzés, hogy lépten nyomon megálltak az arrajárók és érdeklődtek részt veszünk -e a főzőversenyen, mert az illatokat érezve esélyesek lennének a főnyereményre. Ez csak a főpróba volt jövőre majd megpróbáljuk.



Budapest-Nyugat

A Biztosító Berendezési Főnökség július 20-án tartotta rendhagyó vasutasnapját.

A rendezvény Komáromban a WF strand és szabadidőparkban volt, ahol szólt az élő zene is, és közben a bográcsban főtt a székelykáposzta. A gyerekek pancsoltak, labdáztak, a felnőttek, kártyáztak, de aki akart horgászhatott is.



A Sárbogárd Pft szakasz

Nem lenne teljes a vasutasnap rendezvények bemutatása e nélkül a szakaszon rendezett buli nélkül. Meghívottként vettünk részt, most is mint minden évben. Ilyenkor mindig azt kívánom titokban, hogy minden egyes alapszervezetnél hasonló hangulatban teljen az ünnepség.



Felsővezetési szakaszok:

Immáron 20. alkalommal rendezték meg az erősáramú horgász versenyt (Power Full Fishing Race), melynek helyszínül a domonyvölgyi II. víztározó szolgált. 13 csapat és vendégeink, kb 60 fő részvételével zajlott a 24 órás megmérettetés. A kitűnő ebéd elfogyasztása után 16 órakor került sor az eredmény kihirdetésére, ahol az első helyen végeztek a Szajoli Felsővezetési Szakasz munkavállalói (Tiszapart 1. csapat) 44 kg teljesítménnyel. A második helyen szintén a szajoli munkavállalókból álló Hegedűs Team végzett 27 kg-os teljesítménnyel, míg a harmadik helyen a Felsővezetési Alállomási Főnökség Budapest-Kelet vezetőiből összeállt Boss Team végzett 15 kg-os teljesítménnyel. A szervezők és a résztvevők hálásak az érdekvédelmi szervezetektől kapott támogatásért és bíznak a jövőbeni sikeres együttműködésben is.



Alapszervezeteinknél egyre többen ünneplik a vasutasnapot!



Kimle

Már sokadszorra szervezte meg tisztségviselőnk Gradsack Vilmos a vasutasnapot. A résztvevők számából látszik, hogy évről évre nagyobb gyakorlattal rendelkezik ezen a téren. Ha valakinek jótanácsra van szüksége ahhoz, hogyan kell összetartani és gyarapítani az alapszervezetét, forduljon hozzá bizalommal.

Nyíradony

Az időszakos forgalmi vizsga időpontja egyidőben zajlott a Nyíregyháza forgalmi csomóponti főnökségen a 73. vasutasnappal, ezért arra a döntésre jutottunk legyen „vizsgautáni buli”.

Mivel Nyíradony, Hajdúsámson, Nyírgelse állomásokat 2022. 09. 01-től Nyíregyháza forgalmi csomópontához csatolták, úgy gondoltuk ez megfelelő alkalom arra, hogy megismerkedjünk egymással. A Nyíregyháza Pályafenntartási főnökség ebédlőjét kölcsönkaptuk a rendezvény idejére, Murvai Miklós főpályamester úr maximális segítséget nyújtott, melyet ezúton is köszönünk.

+1 Totót, de más érdekes játékok is sorra kerültek, például a Mölkky (Finn teke).

A 13 +1 Totó nyertesei:

1. Móré Sándor,
2. Kerecseny Lászlóné,
3. Nagy László.



A Mölkky helyezettjei:

1. Várnagy Attila,
2. Kővári Éva,
3. Bilki Károly.

Ezúton köszönjük a PVDSz vezetőségének az ajándéktárgyakat. Nagyon jól sikerült az összejövetel. Számomra továbbra is fontos a kollegialitás megerősítése, egymás megismerése. A mellékelt fotók a bizonyítékai a tökéletes hangulatnak Nyíradonyban.

Kővári Imre



A szakácsunk Fehér László, igazán finom és ízletes pörköltet készített, a zenéről Záma László gondoskodott arról, hogy jobb legyen a hangulat.

Vendégeket is hívtunk Móré Sándor urat, a Nyíregyháza forgalmi csomóponti főnökség vezetőjét és Heidfogel Nagy Natália vezénylőtisztet.

A környező állomásokon szolgálatban lévő tagjainkra is gondoltunk, nekik is jutott egy adag ebéd, hogy ki ne maradjanak a finomságokból.

A színes programok közül kiemelném a vizsga utáni 13

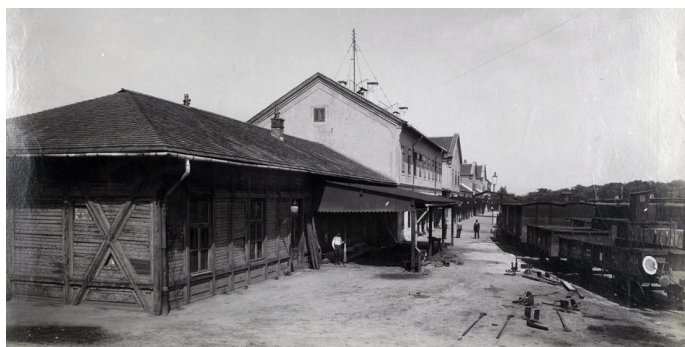
Történetek, érdekességek a vasút világában, a világ vasútjain

175 éve született Baross Gábor, aki vonatra ültette az országot...



Baross Gábor, aki 6 évig lehetett közlekedési miniszter. Ő volt az, aki vonatra ültette az országot: az olcsó vasúti utazás megteremtésével a kispénzű vidéki emberek számára is elérhetővé tette Budapestet, s ezzel sokat segített a főváros fejlődésében.

A Józsefvárosi pályaudvar, az első budapesti MÁV-pályaudvar Baross minisztersége idején (Fortepan, Budapesti Fővárosi Levéltár)



*pest Főváros Levéltára. Levéltári jelzet:
HU.BFL.XV.19.d.1.07.093)*

Anno a magyar sajtó nagy része elismeréssel fogadta, hogy egy 38 éves fiatalembert neveztek ki közmunka- és közlekedésügyi miniszterré. Széchenyi István egykori tárcája olyan ember kezébe került, aki nemcsak magának vallotta a legnagyobb magyar által lefektetett közle-

kedési és gazdasági programot, hanem értő módon tudta azt tovább fejleszteni.

Baross nem véletlenül nevezték ki 1886-ban e fontos posztra, hiszen ekkor már 11 éve volt parlamenti képviselő és 1883 óta közlekedési államtitkár. A vasminiszternek is nevezett Baross hihetetlen munkatempót diktált, és semmi sem tántorította el a fő céltől, ami nem volt más, mint a magyar gazdaságpolitikát szolgáló nemzeti közlekedés- és hírközléspolitikai megteremtése, ráadásul úgy, hogy ebben személyes és pártpolitikai érdekek nem befolyásolták.

Tevékenysége értelemszerűen nem korlátozódott Budapestre, hiszen országos szinten kívánt olyan közlekedési rendszert kialakítani, amely a magyar gazdaság érdekeit szolgálta. Mik is voltak a fő célkitűzései? Hatékony, jó-részt állami és olcsó vasút, rendezett táviró-, posta- és telefonhálózat, rendezett közúti rendszer, magyar tengeri kikötő – azaz Fiume fejlesztése – és hajózható Duna, utóbbi a Vaskapu további szabályozását jelentette.

A Vaskapu szabályozásának feladatát az 1878-as Berlini Kongresszus osztotta ki a Habsburg Birodalomra, és ezen belül Magyarországra. A munka hosszú évekig tartott, és jelentős technikai bravúr volt. A hatalmas feladatot Baross vezetésével végre is hajtotta az ország, amivel a Duna az év nagy részében egészen a torkolatig hajózhatóvá vált. Ez természetesen Budapest kereskedelme szempontjából is fontos volt, hiszen a budapesti üzemek termékei könnyebben jutottak a világpiacra.

Ugyan miniszteri tevékenysége országos jelentőségű volt, de tudta, hogy erős ország nem lehet erős központ nélkül, ezért nagyon sok intézkedése Budapest erősödését és fejlődését eredményezte.

Ennek legfontosabb eszköze a zónatarifa-rendszer bevezetése volt. Az 1889-ben életbe lépett új vasúti díjszabás alapja az volt, hogy bizonyos kilométernyi távolságokra, zónákra osztotta a vasútvonalakat. Azaz nem az adott településre szóltak a jegyek, hanem például 60–80 kilométer közé, azon belül nem számított, hogy pontosan hova utazik valaki. Ráadásul a vasúti jegyeket a nagyobb postahivatalokban is meg lehetett venni.

A jegyárakat ezzel párhuzamosan a töredékére szállították le. Mindemellett a távolsági utazásokat kifejezetten támogatta a rendszer, ugyanis 225 kilométer távolság után nem változott a jegy ára. Illetve itt volt egy csavar, ami Budapest érdekeit segítette. Az alapelv ugye az volt, hogy 225 kilométer felett mindegy, hova utazott az ember, a jegy ugyanannyiba került. Kivéve, ha Budapesten keresztül utazott valaki.

Budapest ugyanis mindenképpen zónahatár volt. Mivel gyakorlatilag minden vasútvonal ide futott be, ezért az utasok a legtöbb esetben érintették a fővárost. Ilyen esetben a kiinduló állomástól a fővárosig szóló zónajegyet kellett vásárolni, és aki innen továbbutazott, annak a fővárostól a célállomásig újabb jegyet kellett vennie (illetve eleve úgy adták ki a jegyet az indulásnál). Tehát ha a célállomás történetesen Bécs volt, akkor az utasnak meg kellett fizetnie a magyar fővárosig tartó zónajegyet, majd Budapesttől újabb 225 kilométerre szóló tarifát kellett lerónia.

Budapestre tehát olcsóbb volt utazni, mint Bécsbe, azaz érdekesebb volt a magyar fővárosban vásárolni. Barossnak tulajdonítják a következő mondást:

**„azt akarom, hogy a brassói ténsasszony is Budapestre
jöjjön kalapot venni!”**

A rendelkezés hatására vonatra ült az ország. Mindenkinek elérhető és megfizethető lett a vasút, ezért tömegesen utaztak az emberek, nemcsak a közeli falvakba, de Budapestre is, hogy ügyeket intézzenek, és olyan dolgokat vásároljanak, amelyeket másutt, vidéken esetlegesen nem lehetett beszerezni.

Annak ellenére, hogy Baross Gábor tevékenysége nem kötődött szorosan Budapesthez, mégis a fővárosra kifejtett hatása jelentős, nem véletlen, hogy a fővárosban több utca, tér vagy városrész viseli a nevét. A Baross Gábor által alapított vasúti oktatás története hosszú utat tett meg azért, hogy a hazai vasút számára kiváló felkészültségű szakembereket képezzen.

Sajnos fiatalon 1892-ben 44 évesen tüdőgyulladásban hunyt el.

Forrás: www.pestbuda.hu
www.mandiner.hu

Szerkesztette: Fehérné Ragcsák Andrea

(S)Arccal a Vasút felé!?

Váltakozó előjelű érzésekkel, rettegve és ujjongva várjuk évek óta már mi vasutasok, hogy mit hoz nekünk a jövő itt a kötöttpályán. Megéltük többször a fellendülés szerűen újra induló vonalbezárásokat, a KÖFI átépítések miatt történő létszám racionalizálásokat, aztán mikor kissé fellelegeztünk, hogy most majd arany életünk lesz, mert a környezetbarát vasúté a jövő, akkor jönnek más irányból a sötét felhők fölénk. A munkahelyeinket ma már nem kell féltetnünk, sőt inkább egyre kevesebben vagyunk az elvégzendő feladatokhoz, utánpótlás nélkül. Aggódhatunk azonban az elavult rendszerek, járművek, aléptítmények, berendezések életképessége miatt.

„Lázár János építési és közlekedési miniszter javaslatot tesz a MÁV és a Volán tízéves átalakítására. Ehhez több milliárd dollárra lesz szüksége, de szerinte megvannak a források rá a nemzetközi pénzpiacon és a szakmai befektetők körében.”- olvasható az 2023.05.13- i index.hu cikkében.

Ezt követően felfüggesztették:

- a Déli Körvasút harmadik ütemében szereplő, külön szintű ferencvárosi átemelést, mely a vasút kapacitásnövelését szolgálná
- a ferencvárosi pályaudvar közelébe, az Üllői úthoz tervezett Népliget megállóhely kialakítását mely az M3-as metró és a vasút között teremtené kapcsolatot;
- a Gubacsi vasúti híd és kapcsolódó létesítményeinek kivitelezését,
- a 80-as vasútvonal Hatvan (bez.) és Füzesabony (bez.) közötti szakaszát érintő felújításának tervezési és kivitelezési munkáit;
- valamint a 100-as vasútvonal Debrecen–Nyíregyháza részének felújításához kapcsolódó tervezési és kivitelezési munkákat.
- hivatalosan június 30-án függesztették fel határozatlan időre a munkát a Szeged–Röszke vonalon.

Augusztus elsejétől – tíz mellékvonalon – érvényes közlekedésmód-váltást követően, a közlekedési tárcsa – sajtó hírek szerint - további hét regionális vasútvonal, vonalszakasz esetében fog döntést hozni a vasúti közlekedés vonathelyettesítő autóbuszokkal történő pótlásáról. Ez a fejlődés záloga? Akár kevesebb vonalat működtetni, a megmaradókat fejleszteni?

Megoszlanak a vélemények, például Vitézi Dávid (volt közlekedésért felelős államtitkár) szerint nem a bezárás, hanem magánvállalatok versenyeztetése lenne a megoldás a vasút problémáira.

A vonalbezárásokkal kapcsolatban ambivalens érzések kavarnak ilyenkor bennünk egyrészt a pazarló, hatékonytalan állami struktúrák ellenségeként egyet kell értenünk azon szakaszok bezárásával, ahol kihasználatlanul közlekedik vonat de a vasút szerelmeseként megkönyyezzük ezt.

Nincs igazuk azoknak, akik szerint egyetlen méter sín sem szabad földadni, hiszen butaság lenne azt feltételeznünk, hogy a száz évvel ezelőtt megépült vasutak, ma is pont ideális helyen vannak, hogy ma is tökéletesen töltsék be a funkciójukat, hiszen a régi időkben mikor Petőfi írta

„Száz vasutat, ezeret!

Csináljatok, csináljatok!

Hadd fussák be a világot,

Mint a testet az erek. „,

még alig voltak közutak, személyautók pedig abszolút nem. Aki minden vonal megtartásáért síkraszáll, az vagy vasutas, vagy az álmokat kergető, maradi vasútbarát.

Magyarországon is vannak olyan települések, ahová olyan kevesen utaznak, hogy azokba már 15 éve sem érte meg buszokat vagy vonatokat indítani. A lakosságnak azonban el kell jutnia a munkahelyre, a gyerekeknek óvodába és iskolába kell menni annak ellenére is, hogy a közlekedési eszközök nincsenek megfelelően kihasználva.

Azt is tudjuk, hogy a nagy elánnal bejelentett vasúti reformok eredménye több vonalbezárása volt. Indok mindig a takarékoság, 1968-1982 között összesen 634 km normál és 360 km keskenynyomtávolságú, valamint 672 km gazdasági vasútvonalat számoltak fel Magyarországon. A gazdasági számítások során igyekeztek előre a vasút gazdaságtalanságát bebizonyítani a közúttal szemben, akár valótlan költségek felszámításával is. Továbbá a számítások során szinte kizárólag az áruforgalmat vették figyelembe, a személyforgalmat nem. Több bezárt vonal a megszűnése előtt kapott jelentős felújítást, így kifejezetten jó műszaki állapotban volt, korszerű eszközparkkal.

2007-ben is meglepték a vonalbezárásokat, az akkori vé-

lemények szerint is találni kellett volna más megoldást.

A kormányzat fő célja a MÁV veszteségeinek mérséklése volt, a mintegy 500 kilométernyi vasútvonal bezárásából körülbelül 6–7 milliárd forint megtakarítást remélt. A későbbiekben nem sikerült tisztázni, hogy a 2007-es vasútvonal-bezárások eredményezték-e megtakarítást a vasútvállalat számára.

A 2009. december 13-i menetrendváltás alkalmával a MÁV megszüntette a személyszállítást 24 vasútvonalon és vonalszakaszon, mintegy 800 kilométeren. Az érintett vonalakon az utolsó személyvonatok 2009. december 12-én közlekedtek.

A mostani kormányzat újra is indított néhány akkor bezárt vonalat. Ezek az úgy nevezett alibi vonalak, ugyanis a vonal megszüntetése helyett, inkább napi két vonatpárral működtetik. Ez sokkal jobb megoldás, mint a korábbi körökben megszüntetett vonalak után kifizetett, évi sok százmilliós vagyonvédelmi megbízási díj, melynek semmilyen eredménye nem volt. A legdrágább ugyanis a pálya fenntartása és a személyzet foglalkoztatása. A pályát addig is meg kell őrizni, amíg lesz pénz a másodrangú vonalak felújítására.

A jelenlegi tervezett „közlekedésimódváltás” oka a hivatalos verzió szerint a dizelüzemű járművek és a személyzethiányában keresendő, nem a tmegszorításokban. Már hosszú évek óta küzd azzal a problémával a vasúttársaság, hogy a megfelelő színvonalú szolgáltatás biztosításához nincs kellő mennyiségű és minőségű járműve, és a munkaerőhiány mellett további gondot jelent még, hogy nincs elég forrás a fejlesztésre, pályakarbantartásra sem.

A MÁV nehéz éveit és talán a 2023. legnehezebb éve után úgy néz ki, hogy jövőre sem lesz könnyebb, ugyanis 2024-ben az idei 1047 milliárd helyett, mindössze 715 milliárdból gazdálkodhat.

A vélemények és az elképzelések a jövőről nagyon különböznek, jó magyar szokás szerint nincs egyetértés. Döntsük el, hogy melyiket tartjuk elfogadhatónak a magunk részéről.

Addig is álmódóva nézzük a világban a csodás vonatokról, mozdonyokról, vasutakról bemutatott színes képeket, és talán az is eszünkbe juthatna, hogy ezek az új modern járművek a mi számunkra is készülhettek volna.

VV-GVE

Nicsak ki beszél most?



A magyarországi munkaerőhiány olyan szintet ért el, hogy már a szakképzett munkakörökbe is vendégmunkásokat kell toborozni. A munkaerőkölcsönző cégek a Fülöp-szigetéről, Vietnámból, Indonéziából, Mongóliából és Kirgizisztánból toboroznak legnagyobb számban vendégmunkásokat. A többségüket betanított munkára hozzák, de egyre több a szakmunkáskereső, illetve szolgáltatócégek is alkalmaznának vendégmunkásokat, például a szállodák takarítására is így keresnek munkaerőt.

Megoldás lehet-e a MÁV munkaerő hiányára a harmadik világból érkező munkavállaló foglalkoztatása?

Első pillanatban azt mondhatnánk: na neeeem. –Ide, hozzánk? Dehogyan! Hogy képzeld?

Eleve nem új a helyzet, láttunk már más országokban is ilyen gyakorlatot, nem ördögtől való a vendégmunkások foglalkoztatása.

Játsszunk el a gondolattal, megtörténhet-e a közeljövőben, hogy a végrehajtó szolgálatban, ahol, mint tudjuk egyre kevesebben vagyunk, magas a fluktuáció, kiöregedés, hogy külföldről érkezzen nyelvünket jól beszélő munkavállaló. Most ne a magyarajkú, Ukrajnában és a többi elcsatolt területen élő magyarokról beszéljünk, mert nekik gyerekjáték lenne, hanem azokról a Fülöp-szigetéről, Indiából és Ázsia más országaiból hozzánk érkező munkavállalókról, akikkel megoldanák a vasút területén létező munkaerőhiányt.

Hosszas kutatások előzték meg, melyik az a nemzet, vagy ország az, amelynek a lakosai kultúrájukban, világnézetükben, alkalmazkodóképességükben, legközelebb állnak az európai lakossághoz és ennek tükrében tették le végül a voksukat a cégek az ázsiai országok munkavállalói mellett.

Mi a hasonlóság a magyar munkavállalókkal? Gondolom jó terhelhetőség, olcsó munkabérigény. Eddig több vállalatnál tapasztalták, hogy a vendégmunkások tényleg dolgozni akarnak, nem probléma nekik a több műszakos vagy változó, akár rendszertelen munkabeosztás sem. Fizikailag, szellemileg is jó állapotban vannak. Szigorú rendszerben ellenőrizve, előre lecsékkolva, szabályozott jogi keretek között érkeznek, fegyelmezettek, még a nálunk oly tradicionális szakszervezetekkel is jóban vannak.

A következő munkakörökben szinte azonnal alkalmazhatóak:

- betanított munkás, ipari vagy mezőgazdasági üzemben
- takarító
- vendéglátás, szállodaipar (pl. szobalány, recepció, szakács, konyhai kisegítő, menedzser.)
- építőiparisegéd- és szakmunkás
- egészségügy: fizioterápiás asszisztens, ápoló, egyedi esetekben magasabb végzettségű alkalmazott (gyógyszerész, orvos, műtős stb.),
- nemzetközi és belföldi gépjárművezető.

Az első kérdéses dolog ahhoz, hogy vasutasok lehessenek magyar nyelv elsajátításának hiánya lesz. Persze a magyar nyelvtanulás nehézségi fokát ismerve nem lehetetlen az egyszerűbb hétköznapi beszédet hamar megtanulni ide azonban az kevés.

A vasúti hiányszakmák a forgalmi szolgálattevő, pálya-munkás, biztosító berendezési műszerész, váltókezelő, tolatásvezető, jegyvizsgáló, kocsirendező munkakörökben, ahol fontos a szakzsargon ismerete, ott kétséges, hogy garmadával jelentkeznének. Az köztudott magunkról, magyarokról, hogy mi „nehéznyelvettanuló” nemzet vagyunk, másoknak ez talán könnyebben megy. Csak mondom, 2017 óta hivatalosan az egyik legnehezebb nyelv a világon a magyar.

Tovább fűzöm a gondolatmenetet, ahhoz hogy bármilyen szakmai területen dolgozhassanak a vasúton minimum a forgalmi és szakmai utasításokat jól kell ismerni, érteni, ezekből vizsgát kell tenni. A műszaki területeken és a forgalmi témákban még a magyarul jól tudó újfelvételesek is vért izzadnak, mire elsajátítják a nehéz szakmai nyelvezetet. Nem misztifikálom túl, de sajnos ahhoz nagyfokú elköteleződés kell, hogy valaki erre feltegyen az életéből több évet. Évek múlva a harmadik hullámban, nem lehetetlen, hogy a MÁV Zrt. által nyújtott biztos megélhetés, fejlett szociális juttatási rendszer, életpálya modell, továbbtanulási lehetőségek, kiegyensúlyozott munkaügyi kapcsolatokkal, kollektív szerződéssel lefedve akár vonzó is lehet.

Lesznek megoldási javaslatok. Például az ipar több területén felszabaduló munkaerő átcsoportosítása esetleg megvalósítható elképzelés. Mindenesetre nem kell félünk, hogy miattuk munka nélkül maradunk a vasúton! Az Országgyűlés a közelmúltban elfogadta a vendégmunkások magyarországi foglalkoztatásáról szóló törvényt, amely november 1-jén lép hatályba.



Események, ünnepek, jeles napok a harmadik negyedévben!

Július 11.

Népesedési Világnap



A szén hasznosítása megkétszerezte, az olajé a hatszorosára növelte a Föld népességét. A világ ma évente több mint 80 millió emberrel gyarapodik, és 2030-ra már közel 9 milliárdan élünk a Földön. Vajon még mennyi embert képes eltartani a Föld – ezekre a kérdésekre kerestük a választ a népesedési világnapon.

A robbanásszerű népességnövekedés alapja a technikai fejlődés és a jobb egészségügyi ellátás.

Még soha nem élt egy időben ennyi ember a Földön. Több mint 10 000 nemzedék kellett ahhoz, hogy az emberi népesség létszáma elérje a 2 milliárdot. Azután egyetlen nemzedék élete során (a II. világháború után születettek életében) nőtt a földi népesség száma 2 milliárdról 7,4 milliárdra.

Nemcsak a népesség száma nő, hanem a születéskor várható átlagos élettartam is - 1950 és 2010 között közel 22 évvel emelkedett, a világátlag megközelítette a 69 életévet.

Az egyes földrészeket igen eltérő módon érintette a népességnövekedés. Az afrikai kontinensen 1950 óta csaknem 5-szörösére nőtt a népesség, Ázsiában és Latin-Amerikában pedig több mint a 3-szorosára. A legkisebb növekedés Európában volt, mindössze 1,35-szeres. Mindez átrajzolta a Föld népességének kontinensek szerinti eloszlását: Ázsia népessége jelenleg közel 6-szorosa, Afrikáé pedig már most 1,5-szerese az európainak. (Afrika népessége folyamatosan nő, 2050-ig a jelenlegi 3,8-szeresére az ENSZ szerint.)

Sokan vagyunk, és még többen leszünk. A népesség várhatóan a 2060-as évek elején 10 milliárd fölé emelkedik, és az évszázad végén megközelíti a 11 milliárdot.

A jelenlegi fogyasztási szinten legfeljebb 4,7 milliárd ember élhetne bolygónk ökológiai határain belül. Már 2015-ben augusztus 13-án elértük a túlfogyasztás napját. Vajon meddig bírják a növekvő életszínvonal és a növekvő lélekszám terhelését a Föld véges erőforrásai?

2030-ra 60%-kal nő a világ szükséglete élelmiszerből – addigra közel 9 milliárdan leszünk. Az emberiség növekvő étvágya érinti az ivóvízigényt, a nyersanyagok, az energia, a kőolaj iránti növekvő keresletet. A világ hústermelése kétszer annyival nőtt az elmúlt 40 évben, mint a Föld népessége, a vízfelhasználás pedig 100 év alatt nőtt kétszer gyorsabban, mint a népesség. A Föld édesvízkészlete viszont állandó: 200 000 km³ – ebből lehet csak kielégíteni a növekvő igényeket. Ahhoz, hogy a ma élő 7,4 milliárdos népesség minden tagja ugyanannyi vizet használjon naponta, mint a fejlett országok lakossága, már most 3,5 Föld édesvizére lenne szükség. Csak egy Földünk van.

Változtatnunk kell fogyasztási szokásainkon, alkalmazkodnunk kell az éghajlatváltozáshoz az aszály, elsivatagosodás, vízhiány, kimerülő termőtalajok és viharok okozta gyakoribb termésvesztéshez.

A klímaváltozást lassító intézkedések sorában épp ezért előtérbe került az étrendváltás a megújuló energiák és az energiahatékonyság támogatása mellett. Enni mindenkinek kell, márpedig étrend és éghajlat összefügg - sokkal több szennyezést elnyelő, oxigént adó erdő maradna és kevesebb energia, víz fogyna, ha csökkentenénk a nagy termőföld és vízigényű hús fogyasztását – ez egészségünknek is jót tenne.

Forrás: www.fna.hu

Augusztus 1.

Az új forint születése

A második világháború után az 1945–46-os években Magyarországon az addig érvényes fizetőeszköz, a pengő a világ eddig ismert legnagyobb inflációja során teljesen elvesztette értékét.

A hiperinflációt követően került sor a stabilizációra és az új magyar forint bevezetésére.

A kormány az új valuta bevezetésének időpontját augusztus 1-ben jelölte meg a sikeres aratás és a Magyar Nemzeti Bank aranykészletének már megígért visszaadása reményében. A nyilas kormányzat által elhurcolt aranykészletet, 28,8 tonna aranyat és egyéb értéket 1946. augusztus 6-án szállította vissza az amerikai hadsereg. Ez akkori árfolyamon 374 millió forintnak, illetve 32 millió amerikai dollárnak felelt meg (2663 darab aranyrúd egy tonna arany-pénz és aranygranulátum).

Az első forintérméket már 1946-ban elkészítették 2, 10, 20 fillér és 1, 2, 5 forint címletekkel. Ezt az érmesort kisebb változtatásokkal és bővítéssel (5 és 50 fillér, 10 és 20 forint) egészen 1989-ig verték.



Forrás: www.wikipedia.org.

Augusztus 2.

A cigány holokauszt nemzetközi emléknapja

1944. augusztus 2-ről 3-ra virradó éjszaka számolták fel a auschwitz-birkenai II/E. cigánytábort, kivégezve utolsó 3000 lakóját is. Az európai cigányság kiirtása érdekében tett erőfeszítések során legalább 200 ezer, becslések szerint 1,5 millió roma vesztette életét. A Cigány Világszövetség 1972-es párizsi kongresszusának határozata alapján ezért lett e nap a cigány holokauszt nemzetközi emléknapja. A szervezet kezdeményezte, hogy augusztus 2-án, délből egyperces csenddel emlékezzenek meg a holokauszt cigány áldozatairól. A cigányul Porajmosnak (elpusztítás, elnyeletés) nevezett eseménysorozat részletei kevésbé ismertek a nyilvánosság előtt.

Forrás: www.arcanum.com

www.wikipedia.hu



augusztus 12.

Fiatalok világnapja

Az ENSZ közgyűlése 1999-ben augusztus 12-ét a fiatalok nemzetközi világnapjának nevezte el ezt a napot, melynek célja, hogy a fiatalok is kapjanak egy olyan kiemelt alkalmat, amikor felhívhatják a figyelmet a társadalomban elfoglalt szerepükre, jogaikra, kötelességeikre, valamint a nehézségekre, amelyekkel a mai társadalomban találkoznak. A fiatalok nagyon fontos szerepet töltenek be a társadalomban, egy hajót alkotnak, amely fenntartja az időseket és az iskoláskorúakat.

Ahhoz azonban, hogy a következő nemzedék a lehető legjobban építhesse saját és az egész társadalom jövőjét, kulcsfontosságú az egészség. A fiatalkorban rögzülő életmód, az egészségmegtartási és prevenciós szokások hosszú távon fejtik ki hatásukat, ezért kell már a kezdetektől nagy figyelmet szentelni arra, milyen mintákat lát és sajátít el a jövő nemzedéke.

Nem csupán a terveikre, cselekedeteikre, mondandójukra kell nagyobb tekintettel lenni, hanem az olyan elemi dolgokra is, mint az egészségük. Ennek elhanyagolása, a szűrővizsgálatok kihagyása, az egészségügyi panaszok figyelmen kívül hagyása komoly következményekkel járhatnak, hosszú távon az egész társadalmat érintő problémákat okozhatnak.

Az egészségesebb életmódra való figyelemfelhívásban persze nemcsak a fiataloknak, hanem a szülőknek, oktatóknak és a fiatalokkal kapcsolatba kerülő minden felnőttnek is fontos szerepe van. Ezért a fiatalok világnapján nemcsak a fiatalok hívják fel a társadalom figyelmét az őket érintő legfontosabb kérdésekre, hanem a felnőtt társadalom is hangsúlyozza az egészséges életmód fontosságát és jelentőségét.

Mert az egészséget addig kell megőrizni, amíg van. Nemcsak a fiatalok világnapján, hanem az év minden egyes napján.

Ezen a napon a világ számos pontján a helyi ifjúsági szervezetek akciókat rendeznek, hogy a korosztályt sújtó problémák kezelésére irányítsák a figyelmet és megoldásokat keressenek az őket érintő nehézségekre.



Forrás: www.harmonia-centrum.hu
www.affidea.hu

Augusztus 23.

A rabszolga-kereskedelem felszámolásának emléknapja

A rabszolga-kereskedelem megszüntetésének emléknapját méltatják világszerte augusztus 23-án.

A kizsákmányolás és emberkereskedelem elleni egyezményt 1949. december 2-án fogadták el a 317 (IV) számú ENSZ-határozatban. 2004. január 28-án pedig életbe lépett az egyezmény kiegészítő jegyzőkönyve a szervezett nemzetközi bűnözéssel szemben, a gyermekek és nők eladása ellen.

Sajnos a posztmodern korban is jelen van rabszolgaság, főleg a harmadik világban (Niger, Mauritánia, Szudán), Brazíliában és Délkelet-Ázsiában, de helyenként az Amerikai Egyesült Államokban is. A szexuális rabszolgaság Kelet- és Közép-Európában virágzik legjobban.

A Nemzetközi Munkaügyi Szervezet (ILO) becslése szerint világszerte legalább 12 millió embert tartanak éhbéren.



Forrás: www.mult-kor.hu
www.wikipedia.hu

Emléknapiok:

Szeptember 16.

A hangzáskultúra napja: 1989-ben tartotta meg először a rendezvényt a Bartók Rádió. A nap célja, hogy ünnepeljük a különböző zenei hangzásokat, zenei stílusokat, zenelejátszó eszközöket.

Szeptember 27.

Turisztikai világnap: az Idegenforgalmi Világszervezet 1980-as kezdeményezésének köszönhetően ezen a napon a turizmust ünnepeljük. A nap célja a turizmus előmozdítása és népszerűsítése világszerte, az utazási lehetőségek segítése és a kirándulások ösztönzése.

Szeptember 29.

A kávé világnapja: a legtöbb országban ezen a napon tartjuk a Nemzetközi Kávénapot, a koffeinrajongók egyik kedvenc ünnepét. A rendezvények célja, hogy minél több, különféle származású és ízvilágú kávékülönlegességet kóstoljunk meg és népszerűsítsük fogyasztásukat hazánkban is.

Szeptember 30.

1859-ben e napon született Benedek Elek, a "nagy mesemondó". Az ő jóvoltából számtalan mesét és népmesét sikerült megőriznünk az utókor számára, ezen a napon az ő munkásságáról emlékezünk meg.

Szerkesztette: Fehérné Ragcsák Andrea-Mezei Vera

Úton (nem csak vasúton)

A nagy magyar arisztokrácia nyomában Fertődön



A „Magyar Versailles” Fertőd

Az Esterházy család érte el elsőként a magyar famíliák közül a legmagasabb főúri rangot, a hercegit. A magyar arisztokrácia egyik meghatározó típusát, a Habsburgokhoz hű, Bécshez közeli birtokos, nyugat-magyarországi főnemességet legjobban az Esterházyak példázzák.

A mai Fertőd elődje Süttör falu volt. A település először a nagy hatalmú Kanizsayak földesurasága alatt állott, majd Nádasdy-birtok lett, később 1671-ben – a Habsburg-ellenes rendi függetlenségi mozgalom vezetőinek elítélése után – kamarai kezelésbe került. 1681-ben Esterházy Pál a császári adminisztráció által elkobzott javakat megvette.

A mai kastély helyén korábban az 1720-ban Esterházy József irányításával megépített, U alakú sarródi vadászkastély állt. A vadászkastély Süttör határában volt, területileg azonban Sarród faluhoz tartozott.

„Amit a császár megtehet, azt én is megtehetem!”

E mondat jegyében épült fel az ország legnagyobb és legfényűzőbb barokk-rokokó kastélya a Fertő-tó nádrengeteggel szegélyezett lápos, vadban gazdag vidékén.

1762-ben Esterházy (Fényes) Miklós megbízásából a sarródi vadászkastélyt teljesen átformálták, kibővítették, illetőleg főúri pompájú kastéllyá építették át. Az új kastélyegyüttest valószínűleg Hefele Menyhért és Jacoby Miklós közösen tervezték és építették. Mire 1766-ban a mai kastély elkészült, körülötte új település született. Ez lett Eszterháza (ma Fertőd településrésze), amely az

Esterházy családról kapta a nevét. 1946-ban Kertészeti Középiskolát és Kollégiumot hoztak létre a kastély egyik szárnyában.

A fényűző szórakoztatás mellett az Esterházy-udvar jelentős szerepet töltött be a kor zenei életében. Joseph Haydnnek köszönhetően, aki aktív alkotói korszakát töltötte Miklós herceg szolgálatában, operák, vígoperák, szimfóniák születtek ehelyt.

A kastélyban, vagy ahogy mondják, Eszterházán Herceg Esterházy Antalnak a magyar állam – mint a kastély jelenlegi tulajdonosa – lakosztályt biztosít, aki azóta egyre több időt tölt ott. A Haydn évben, amikor májustól szeptember végéig tartott a fesztivál, gyakran ő köszöntötte négy nyelven a koncertre érkező vendégeket, sőt néha személyesen vezette végig a kastélyon az angol, francia, vagy olasz csoportokat.



Tudtad? Kőfejtőben színház

A Fertőrákosi kőfejtő Európa egyik legnagyobb kőfejtője, a Fertő-tó környékének egyik legnépszerűbb látnivalója. A kőfejtő hatalmas mészkő falai 10-12 millió évvel ezelőtől származnak, amikor még ezt a területet a Pannon tenger borította. Ezt a Sopron közeli területet bejárva évmilliókat utazhatunk az időben.

A kőbányászat már a római uralom idején elkezdődött. A legtöbb követ a 19. században termelték ki, amikor több Soproni és Bécsi épület is az itt termelt kövekből épült. Az I. világháború után elterjedő vasbeton és műkö fokozatosan kiszorította az építkezésekről a terméskő használatát. A termelés 1948-ban véglegesen befejeződött Fertőrákosen.

A Fertőrákosi kőfejtő és Barlangszínház 2001 óta az UNESCO világörökség részét képezi. Sopron és a Fertő-táj igen kedvelt kiránduló hely mind Magyarországon, mind a környező országok turistái körében.

Szerkesztette: Fehérné Ragcsák Andrea



A konyhatündér receptjei:

A **cukkini** a több mint 7000 évvel ezelőtt Mezo-Amerikában először háziasított tökfajból származik.

Először Charles Victor Naudin francia botanikus írta le 1856-ban, bár a fajta első leírása cukkini néven ('Zucca Quarantine Vera Nana') egy 1901-ben Milánóban megjelent műben található. Ezt a viszonylag új kultúrnövényt ezután intenzíven nemesítették mind az Egyesült Államokban, mind pedig Európában, ennek köszönhetően az egyik legszélesebb körben termesztett és gazdaságilag legfontosabb nyári (már nyáron is szüretelhető) tök.

Magyar neve is olasz jövevényszó. A *zucchini* (jelentése: a Cucurbita pepo gyümölcse) főnév többes számú, az ételnevekben gyakori alakjának (zucchini: 'cukkinik') az átvétele. A növény nálunk – bár mint étel korábban is ismert volt – csupán az 1970-es évektől terjedt el.

A levelei és virágai a főzőtökhöz hasonlítanak, egymás után érő termései tömörhúsúak, Magyarországon legismertebbek zöld színű, hengeres alakúak, de termesztik sárga, fehér és más színekben, illetve formában is.

Mivel vitaminokban gazdag cukkini bővelkedik rostban, ezért az emésztésre is kedvezően hat, magas káliumtartalma a vérnyomást normalizálja. Tengernyi érdeme mellett fontos kiemelni, hogy kevés kalóriát tartalmaz, ezért diéta idején is fogyasztható, magas víztartalma miatt segít a hidratálásban.

Utóbbi miatt sós és édes sütemények masszájába is keverhető, így biztos puha, kellően szaftos tésztának lehet örülni. A cukkini ezerarcú zöldség, ízletes leves, kence alkotható belőle, nyersen is lehet fogyasztani, ragukba vagy pörköltökbe is kerülhet. És persze lecsóba csempészve is megállja a helyét.

Egy recept, melyet érdemes lehet kipróbálni.

SÜTŐBEN SÜLT CUKKINITÓCSNI

A tócsni vagy rösztli hagyományosan krumpliból készül, de más zöldségekből is érdemes kipróbálni. Bármilyenel is dolgozz, a fűszereket ne sajnáld a masszából, sőt még sajt és sonka is izgalmassá teheti a finomságot.

A cukkinitócsni készítésénél mindig vedd figyelembe, hogy a zöldség semleges zamatú, mehet bele bátran fűszer. Remekül illik hozzá a fokhagyma, de kaporral is párosítható, ha szezonja van.



Hozzávalók:

- 40 dkg cukkini
- 1 tk só
- fehér vagy fekete bors ízlés szerint
- 1 tk fokhagyma-granulátum
- 40 g liszt
- 6 dkg parmezán (reszelt)
- 1 csokor petrezselyem finomra vágva (opcionális)
- 1 fej hagyma finomra vágva vagy reszelve (opcionális)
- leheletnyi olaj

Elkészítés:

A megtisztított cukkinit toljuk le nagy lyukú reszelőn, majd sózzuk meg és hagyjuk állni 10 percet.

Miután letelt a 10 perc, a cukkini eresztett levét nyomkodjuk ki, és a zöldséget keverjük össze az összes többi hozzávalóval. Ha túl száraz, mehet hozzá egy pici a ki-nyomkodott léből.

Egy tepsit béleljünk ki sütőpapírral, kenjünk rá leheletnyi olajat, majd a cukkinis masszát evőkanál vagy fagyia-dagoló segítségével adagoljuk a papírra.

A cukkinit toljuk 180 fokra előmelegített sütőbe és 10-15 perc (sütőtől függően lehet néhány perccel több) alatt süssük aranybarnára. Félidőnél fordítsuk meg a cukkinitócsnikat.

Szerkesztette: Fehérné Ragcsák Andrea

A PVDSz

25 éves évfordulója alkalmából

újabb akciót hirdet!

Léptess be legalább **2 főt** szakszervezetünkbe
2023. utolsó negyedévében

Ezzel részt veszel egy
sorsolásban, amelynek keretében

25.000 Ft.-ot
sorsolunk ki.

**A sorsolásban csak azok vesznek részt, akik a megjelölt időszakban legalább 2 főt
beléptettek, és a
sorsolás időpontjában szakszervezeti tagsági jogviszonyuk fennáll.**

A sorsolással, részvételi feltételekkel kapcsolatos részletes tájékoztatás a www.pvdsz.hu oldalon olvasható.

Pályavasúti Dolgozók Szakszervezetének lapja – Kiadja a Pályavasúti Dolgozók Szakszervezete

Felelős kiadó: Dr. Kispál Viktor elnök

Főszerkesztő: Mezei Vera – **Tervező-szerkesztő:** Mezei Vera

Szerkesztőség: 1142 Bp. Teleki Blanka u. 15-17.

Telefon/fax/üz.rögzítő: 06-1/511-8194, vasútüzemi tel./fax/üz.rögzítő: 01+81-94, E-mail: pvdsz@pvdsz.hu, és info@pvdsz.hu,
Internet: www.pvdsz.hu, – Meg nem rendelt kéziratokat nem őrzünk meg és nem küldünk vissza, az anyagok rövidítésének jogát fenntartjuk!

Nyomás: Druk-ker Nyomdaipari Szolgáltató Kft.

1033 Budapest, Mozaik u. 10.

6200 Kiskőrös, Izsáki út 10/b.