

Nyílt Vonal

HÉZAG NÉLKÜL

PÁLYAVASÚTI DOLGOZÓK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA
XXVIII. ÉVF. I. SZÁM

INTERJÚ: HARASZTOVICS TÍMEA
GYSEV HR IGAZGATÓVAL

A MAGYAR VASÚT
TÖRTÉNETE 3. RÉSZ

EGÉSZSÉGES RECEPT

ÚTON, NEM CSAK VASÚTON

GINOP KÉPZÉS

PVDSZ ELSŐ NEGYEDÉVI MÉRLEGE

“LEGYÉL TE IS A PVDSZ
TAGJA” SORSOLÁS

KÉRJÜK AJÁNLD FEL AZ ADÓD 1%-ÁT "ALAPÍTVÁNY PÁLYAVASUTASOKÉRT" SZÁMÁRA!

TARTALOMJEGYZÉK

SZAKMAI OLDALAK

03 Interjú Harasztovics Tímea GYSEV HR igazgatóval



08 Mérlegen a PVDSz első negyedéve



SZERVEZETI HÍREK

11 Szakági ülések 2026.

12 Képek a "GINOP képzésről"

13 Sorsolás a "Legyél te is a PVDSz tagja" nyereményjátékunkról.

14 PVDSz fórum tervek 2026.

KULTÚRMAGAZIN

15 A Magyar Vasút története 3. rész

17 Úton, nemcsak vasúton

18 A Konyha tündér receptjei





Interjú

Harasztovics Tímeával, a GYSEV humán erőforrás igazgatójával

Igen, Őt a vasúton ismertem meg, fiatal mérnökként ott dolgozott a fűtőházban, az első munkahelyemen. Munkatársként mindig jól megértettük egymást, de csak jóval később kerültünk közel egymáshoz, 15-16 év után, amikor a MÁV-on belül egy szervezeti átalakítás történt és mindegyikünk máshová került, akkor kezdtünk el egymásnak hiányozni és kezdett összefonódni az életünk. Ő egyébként igazi vasutas családból származik.

Kedves Igazgató Asszony köszöntelek, köszönöm szépen, hogy elfogadtad a felkérésünket.

Törzsgyökeres vasutas családból jössz vagy Te vagy az első fecske?

A közeli családban egyetlen vasutas sem volt, véletlenül kerültem a vasútra, mert én világ életemben matek-könyvtár szakos tanár szerettem volna lenni. Zalaegerszegen jártam középiskolába, számítástechnikai folyamatszervezőnek tanultam, de ennek ellenére kitartottam korábbi elhatározásom mellett, hogy matek-, könyvtár szakon tanuljak tovább, de a felvételem nem sikerült.

Egy évre kerestem csak állást és a Celldömölki Fűtőház Mozdonyjavító műhelyében, műhelyírnokként helyezkedtem el. Az egy év letelte után már annyira nem akartam tovább tanulni. Megtetszett a vasút világa, itt ragadtam.

Ha jól tudom, olyan jól sikerült a választás, hogy a férjed is a vasúton dolgozik.

Mesélnél a vasutas pályafutásodról, milyen munkakörökben, pozíciókban dolgoztál a most betöltött pozíciódat megelőzően?

A MÁV-nál 28 évig dolgoztam és 9. éve vagyok a GYSEV-nél. Az előbb említettem, hogy vasúti pályafutásomat műhelyírnokként kezdtem. Naponta hamar elvégeztem a munkakörbe tartozó feladataimat és mivel nem szerettem már akkor sem unatkozni, ezért folyamatosan kerestem-, de meg is találtak az újabb feladatok, kihívások. A munkaügyről nyugdíjba ment egy kolléganő, és ekkor keresett meg a személyügyi vezető, hogy nem szeretnék-e munkaügyes lenni? Belevágtam, és ezt a döntést soha nem bántam meg. Munkaügyesként mindennel is foglalkoztam, akkor még nem voltak szétválasztva a MÁV-nál a humán partneri és a humán szolgáltatói feladatok. Közben elvégeztem a tisztképzőt,

felsőfokú gazdaságelemző és ellenőrző szakon, ami levelezőn több mint két évig tartott, majd egyetemi tanulmányaimat is munka mellett folytattam a Soproni Egyetemen. A diploma megszerzésével nagyjából egyidőben volt egy szervezeti átalakítás. Az átalakítás során lehetőséget kaptam szintén a gépészeti főnökségen a gazdasági vezetői munkakör betöltésére. Pár év elteltével a főnökségeken megszüntetésre került a gépészeti főnök és két helyettesének (gazdasági és műszaki) a pozíciója, a szervezet további közvetlen irányítása az igazgatósági szintről történt. A MÁV-os területi igazgatóságokon kialakításra került egy szakmai alapon tagozódó, irányító szervezet, ami gépészeti vonalon az üzemeltetési-, fenntartási-, kocsivizsgálati és egy őket támogató területi kontrolling szervezeteken keresztül valósult meg, ahol nekem sikerült elnyernem a területi kontrolling vezetői megbízást. Itt új szervezetet kellett létrehozni, folyamatokat kialakítani, jó kihívás volt.



Közben lehetőséget kaptam munkáltatói támogatással a Corvinson az MBA-t elvégezni és beiratkozni az IFUA Controlling Akadémiára is. A gépészetnél szerzett ismereteim, tapasztalataim nagy segítséget nyújtottak a későbbiek során is.

A gazdasági és a humán terület folyamatosan kerülgette egymást a pályafutásom alatt, mert a csak egy-egy humán szakmai területet érintő feladatok nem elégítettek ki teljes körűen és a csak gazdasági fókusz sem igazán, mert hiányzott az egyes kérdések komplex kezelése, a teljeskörű háttérinformáció. A feladatok Budapestre történő központosításának következtében úgy éreztem, hogy megkezdődött a területi kontrolling tevékenység kiüresedése az igazgatóságokon, de a feladatok csökkenése mindenképpen, emiatt megpályáztam és el is nyertem Szombathelyen a területi humán szervezet vezetői pozícióját. Ebben az időben valamennyi MÁV-os területi igazgatóságon volt még bérszámfejtés és tb számfejtés is. A munkaügyi adminisztráció mellett egy bérszámfejtési kör és sok tb.kifizetőhely szakmai irányítását láttuk el. Az SAP HR bevezetése okozta foglalkoztatási hatékonyságnövelés miatt, olyan munkatársakat is le kellett építeni, akiktől a pályám kezdetén nagyon sokat tanultam, ez nem volt könnyű feladat. Az SAP bevezetést követően, több képcsőben a humán terület területi vezetőinek létszámát is csökkentették, a területi igazgatóságok humán szervezetei összevonásra kerültek. Az általam betöltött pozíciót ez úgy érintette, hogy a szombathelyi területhez csatolták a pécsi területi humán szolgáltatást is. Gyakorlatilag a Dunántúlon én voltam a humán szolgáltatási terület vezetője.

A MÁV további szervezeti átalakítása és a Humán Szolgáltatási terület új struktúrájának kialakítása kapcsán több Budapesten ellátható munkakör betöltésére kaptam felkérést és végül a szolgáltatás menedzsment vezető pozíciót választottam, miközben átmenetileg még a két igazgatóság munkáltatói jogkörgyakorló feladatait is elláttam. Volt olyan hét, hogy hétfőn reggel elindultam otthonról Szombathelyre dolgozni, délután leutaztam vonattal Pécsre, kedd-szerdán ott tettem a dolgom, majd felutaztam Budapestre és ott fejezetem be a hetet. Pénteken késő este értem haza Ostffyasszonyfára. Mozgalmas időszak volt az életemnek, tele folyamatosan új kihívásokkal. Sokat dolgoztunk, de a nehézségek mellett volt eredménye, tapasztalható volt a fejlődés, látni lehetett, hogy valami jól és hatékonyabban tud működni. Az időközben létrejött MÁV leányvállalatok – Cargo, Start, Gépészet, Trakció – humán területeivel szerződéses kapcsolattartóként sikerült nagyon jó munkakapcsolatot kialakítani. Még szolgáltatásmenedzsment vezető pozícióban dolgoztam Budapesten, amikor jelenlegi férjemmel megszületett közös kislányunk, Annamária.

A MÁV-nál az átszervezések nem álltak meg amíg illetmény nélküli szabadságon voltam, és kb. másfél éves volt Annamária, amikor Szombathelyen a pályavasúti területi igazgató mellé kerestek gazdasági igazgató-helyettest, amely munkakörre végül engem választottak. Itt egy olyan csapat került az igazgatóság élére, akik soha nem dolgoztak ilyen formában együtt, de nagyon jó emberi kapcsolat és együttműködés alakult ki közöttünk.

Ezen munkakörömnél fogva, a még eddig kimaradt pályavasúti szakterületre is sikerült nagyobb rálátást szereznem.

A GYSEV Zrt. 2018. január 1-i hatállyal a nyugdíjazás miatt megüresedő humán erőforrás igazgató pozícióra kereste a megfelelő embert, amelyet pályázat útján nyertem el és jelenleg is ebben a munkakörben dolgozom.

Aki ismer tudja, hogy egy nyugodt, kedves, segítőkész ember vagy, ami a mai felgyorsult, személytelen világban ritka. Honnan merítet az energiát?

Azt gondolom nagyon fontos, hogy az ember mit hoz a családból. Szüleimtől mindig ilyen szemléletet és ezt a viselkedési mintát láttam. Amikor valaki kér valamit én tényleg szívesen segítek, érdekelnek az emberek problémái.



Apukám azért már gyerekkoromban is figyelmeztetett, hogy tanuljak meg nemet is mondani, ezzel néha még ma is küzdök. Jelenlegi pozíciómban egyik kihívás, hogy olyan humán döntések szülessenek, hogy egyidejűleg figyelembe vegye a munkáltatói és a munkavállalói oldal érdekeit, miközben az érdekképviselőkkel is jó viszonyt tudj fenntartani és persze a szakmaiság se sérüljön. Azt gondolom szerencsés vagyok, mert nem csak a gyerekkoromból hozott szemléletet viszem tovább, hanem a jelenlegi családomtól is megkapom azt a háttértámogatást, a szeretetteljes légkört, ami elengedhetetlenül szükséges a kiegyensúlyozott munkahelyi működéshez.

Mit csinálsz munkaidőn kívül? Vasutas házaspárként a vasárnapi rántotthús mellett is a vasút a téma, vagy el tudjátok azért engedni?

Sokszor előfordul, hogy a vasárnapi főzés mellett is előkerül a számítógép és esténként is megcsörren a telefon, de azért a munkán kívül is van amivel szívesen foglalkozom. A 14 éves kis-nagylányommal nagyon szeretünk sütni. Az Ő érdeklődése már vagy 5 évvel ezelőtt a francia sütemények felé fordult és mivel egyedül még nem lehetett workshopokon részt vennie, így kénytelenek voltunk ketten elmenni. Szívesen sütök én is francia süteményeket, illetve a bon-bon készítés rejtelseibe is beleástuk magunkat. Nagyon szeretek olvasni, de erre mostanában egyre kevesebb idő jut.

Tavaly nyáron majdnem megduplázódott a GYSEV létszáma, mi volt a legnagyobb kihívás?

A jogutódlásban érintett MÁV-os kollégákkal nagyon későn tudtunk kommunikálni.

A miniszteri döntés januárban megszületett és mi csak hónapokkal később kaptunk lehetőséget a munkavállalói tájékoztatók megtartására, de egyéni megbeszélésekre továbbra sem kerülhetett sor. A munkavállalók részéről a teljes információ hiányból adódóan nagy fokú bizonytalanság és bizalmatlanság alakult ki a GYSEV irányában, amit nem könnyű visszafordítani, még ma is dolgozunk ezen. A fentiekből adódóan nagyon rövid idő állt rendelkezésre a felkészülésre mind műszaki, mind pedig humán oldalról.

Nyilván szokni kell mindenkinek az új helyzetet. Hogy látod rendeződnek a dolgok, milyen kihívások maradtak?

Azt nem gondolom, hogy rendeződött volna minden, de azért lassan, tudatosan haladunk előre.

A kollégák lassan kezdik elfogadni a GYSEV-es foglalkoztatási keretfeltételeket, de a GYSEV-es és a MÁV-os kompenzációs rendszer eltérő, az ebből adódó félreértések, téves várakozások kezelése fontos feladat.

Jelentős az eltérés a két vállalat készenléti koncepciója között, amit minél előbb szeretnénk megszüntetni a régi és új kollégák közötti egységes gyakorlat megteremtése érdekében.

Az eltérő alapszabályokkal, keretekkel kapcsolatos téves feltételezések mind a régi, mind az új területen foglalkoztatott kollégák esetében felmerülnek, ezt is szükséges rendezni.

A GYSEV-nél előnyként szokták emlegetni, a rugalmasságot, hogy a vállalati hierarchiából, a laposabb szervezetből adódóan gyorsabban születnek döntések, egy-egy ötletnek, javaslatnak kevesebb kézen kell átmennie, könnyebben elfogadtatható. Nem feltétlenül kellett túlszabályozottnak lenni, míg egy nagy vállalat nem tud részletszabályok nélkül működni.

A MÁV-os gyakorlatokat, beidegződéseket melyek hosszú éveken át kialakultak nehéz megváltoztatni, pl. van olyan kolléga aki örül annak, hogy munkakörén belül nagyobb mozgástere van és van akit ugyan ez a lehetőség frusztrál.

A megnövekedett területen és a megnövekedett létszámmal jól működtethető folyamatokat kell kialakítani és megszilárdítani. Ezek már nem régi GYSEV-es és nem MÁV-os folyamatok, hanem egy optimalizált, az adott helyzetre kialakított működési rendnek kell lenni.

A GYSEV identitásnak eddig három fontos pillére volt: a proaktív, problémamegoldó ember- hiszen a vállalat sikerét a tehetséges kollégák formálják; a közösség ereje, a mi tudat jelenléte és a stabilitás, az, hogy hosszú távon számíthatunk munkatársainkra és ők is ránk! Szeretnénk ha az új kollégák is egyszer ezeket megtapasztalnánk, éreznék, de addig is próbáljuk megtalálni, megfogalmazni azt a közös érték-és célrendszert, amit valamennyi GYSEV-es kolléga magáénak tud érezni.

A vonalátadásokat követően rosszabb lett vagy javult a létszámhelyzet?

Létszámhiányunk továbbra is van, sőt az átvett területtel arányosan emelkedett bizonyos munkakörökben. A régi és az új területeken is a biztosítóberendezési szakterületen a legkritikusabb a helyzet. Tovább rontja a helyzetet, hogy az elkövetkezendő években az átvett területeken is sokan mennek nyugdíjba, és magasabb a munkavállalók átlagéletkora is, ebből adódóan olyan megoldásokra kell készülnünk, hogy ha ez a több száz ember elmegy nyugdíjba a vasútüzem zavartalan működtetését akkor is biztosítani kell. Sajnos azt tapasztaljuk, hogy a vasúti munkakörök nem túl vonzóak a fiatalok számára, de ennek ellenére kisebb sikerek azért akadnak.



A vonalátadásokat követően rosszabb lett vagy javult a létszámhelyzet?

Van olyan pft szakasz az átvett területen, ahol 2 hónapon belül 7 új munkatárs lépett be. A régi kollégák szerint 20 éve nem sikerült ennyi embert felvenni. Mindent megteszünk annak érdekében, hogy ez a tendencia folytatódjon más munkakörökben is!

Köszönöm szépen az interjút.

1 perces kérdezz-felelek:

MÁV-csoport vagy GYSEV?

(most a) GYSEV

Budapest vagy vidék?

Vidéki.

Színház vagy hangverseny?

Színház.

Pörkölt vagy rántotthús?

Pörkölt.

Vízpart vagy hegyvidék?

Vízpart.

Szoknya vagy nadrág?

Nadrág.

Dr. Kispál Viktor



<Mérlegen> <a pvdsz> <első negyedéve>

<összesen mintegy 49 ügyben intézkedtünk>
<16 megkeresés e-mail-ben a munkáltató felé>
<33 panasz telefonos intézkedés>

A PVDSz az év első negyedében számos munkakörülmény-javító intézkedést kezdeményezett, amelyeket a munkáltató rövid időn belül megvalósítani igyekezett.

Januárban a sárbogárdi TEB szakasz épületének állapota kapcsán tettünk jelzést a PTI Pécs Igazgatóságának, amely kezdeményezésünk eredményeként a

munkáltató vállalta, hogy az épület nyílászárói még az idei évben kicserélésre kerülnek, illetve támogatást nyert az épület külső megjelenésének javítására tett javaslatunk is.



Ezután a PTI Szeged Igazgatóságához fordultunk a 150-es vonal átépítése kapcsán zajló épületfelújításban még nem érintett Szabadszállási szolgálati helyek kapcsán, ugyanis ott a felsővezetéki szakasz munkatársai még mindig konténerben adnak készenlétet, valamint egy régi asztalos műhelyt használhatnak étkezőül. Kérésünkre az Igazgatóság dolgozik a kollégák elhelyezésének javításán.

Sajnálatos módon az idei télen is több alkalommal kellett fűtési problémákat jeleznünk a munkáltatók részére. Így történt ez a kecskeméti és a váci szolgálati helyek esetében, ahol ugyan a munkáltató ideiglenes megoldást rögtön nyújtani nem tudott, de ígéretet tett a az elvégzésére. Azonban a megfelelő hőmérséklet biztosításához nagyobb léptékű műszaki beruházások váltak szükségessé.

A közelgő nyári időjárásra tekintettel már márciusban jelzést tettünk a barcsi pályafenntartási szakasz épületének légkondicionálóval való felszerelése érdekében, amellyel kapcsolatosan a munkáltató előzetes támogatása mellett megkezdődtek a szükséges intézkedések.

Folyamatosan figyelemmel követjük továbbá a MÁV-Csoport egészét érintő, a kopaszi gáton lévő új irodaházakba történő költözési projektet annak érdekében, hogy valamennyi kolléga a lehető legzökkenőmentesebben folytathassa a munkáját.

A MÁV Pályaműködtetési Zrt. részére az utóbbi időben benyújtott, a munkavállalók foglalkoztatási helyzetének fejlesztésére irányuló kezdeményezéseink közül az alábbiak már munkáltatói támogatást nyertek:

A munkáltató a 2026. március 10. napján megtartott VÉT ülésen teljes nyitottsággal fogadta a ruházati javaslatainkat,

Támogatta a létesítményfelelős munkakör felvételét a KSz 4. sz. mellékletének IV. munkaköri csoportjába, illetve indokoltnak látta megvalósítani a KSz 4. sz. melléklet XV/A-XV/L. sz. munkaköri csoportjai (régis FKG-s munkakörök) ruházati ellátásának és pontkeretének egységesítésére irányuló kezdeményezésünket, azok MÁV-os munkaköröknek való megfeleltetését.

Fentiek a KSz 4. sz. mellékletének komplex felülvizsgálata során, a szakszervezetek részvételével tartott külön szakmai egyeztetés mellett lesznek megvalósíthatók.

Az éves bérfejlesztés jelentős mértéke miatt a munkáltató jelenleg kizárólag kisebb anyagi teherrel járó kezdeményezések megvalósítására volt nyitott. Ennek jegyében támogatja az erősáramú művezető munkakörnek a 2321/2026/PALYA sz. munkáltatói egyoldalú kötelezettségvállalásba történő felvételére irányuló javaslatunkat.

Hasonlóan kedvező visszajelzést kaptunk a 29033/2019/MÁV sz. „Gázolás utáni fertőtlenítésben részt vevő munkavállalók külön díjazása” c. intézkedésben szereplő díjazás mértékének 5000 Ft-ra történő emelésére is. A gázolás utáni fertőtlenítés kapcsán nem kizárólag a díjazási mérték emelését értük el, hanem konkrét esetben a PTI Szeged területén kiadott munkáltatói rendelkezés kérésünkre és indokaink elfogadásával végül visszavonásra került.

Kiemelt témánk a hókészenlét szabályozása és gyakorlata, amelynek fontosságát az ideai télen nyert munkavállalói tapasztalatok és alkalmazott munkáltatói megoldások tovább erősítették. Fontosnak tartjuk a jelenlegi rendszer áttekintését, a hókészenlét szabályozásának megújításával együtt.

FIGYELÜNK, JELZÜNK, TÁJÉKOZTATUNK!

Szakszervezetünk támogatta a MÁV Pályaműködtetési Zrt.-nél a hegesztői tevékenység erősítését és a KSz ennek megfelelő módosítását. A munkáltató a saját hegesztő kapacitásának kialakítását kezdte meg annak a 16 fő hegesztői feladatokat végző munkavállalónak a felvételével, akik 2-3 fős rajokra osztva fognak munkát végezni. A KSz módosítás szerint a dolgozók hathavi munkaidőkeretben kerülnek alkalmazásra. Szakszervezetünk a hatékonyság és eredményesség érdekében támogatja a munkáltató törekvését, bízunk benne, hogy a hegesztői tevékenység alvállalkozók nélküli végzése és az új kollégákkal való együttműködés sikeres lesz.

Folyamatban lévő, további egyeztetést igénylő kezdeményezéseink közé tartozik a vonalgonozók és előmunkások GVK Webalkalmazáshoz való hozzáféréseinek biztosítása, az FKGI és KFVI dolgozóinak a jelenleg a 2320/2026/PALYA sz. egyoldalú kötelezettségvállalás szerinti 10%-os bérpótlékba való bevonása.

A vonalgonozóknak a 8619/2019/MAV sz. megállapodás szerinti balesetmentességi juttatásba való felvétele és az energiaellátási szakasz Istvántelek szolgálati helyen elektrikus III. munkakört betöltő dolgozók is kerüljenek be a KSz 12/C sz. mellékletbe.

Ezekről a tárgyalások a későbbiekben folytatódhatnak, addig is további munkáltatói vizsgálat tárgyát képezik.

Szakszervezetünknek az elmúlt hónapokban nemcsak a munkavállalói érdekek határozott képviselőjében sikerült előrelépéseket elérnie, hanem számos olyan kezdeményezésünk is előzetes munkáltatói támogathatóságot nyert, amelyek hosszútávon javítják a dolgozók foglalkoztatási helyzetét. A PVDSz ahogy eddig is, ezután is folyamatosan azon dolgozik, hogy ne csak meghatározó érdekképviselői szereplőként, hanem a munkáltatók egyenrangú tárgyalópartnereként léphessen fel a jövőben is.

DHB.

Szakszervezetünk egyéni foglalkoztatási problémák megoldásában is folyamatosan segítséget nyújt, például idén eredményesen közreműködtünk munkáltatón belüli áthelyezési kérelmek és MÁV-ÉVEK programban való részvételek kapcsán.

A MÁV Személyszállítási Zrt. helyi érdekegyeztető üléseinek rendszeresen résztvevői vagyunk és képviseljük kollégáinkat, legyen szó akár a jegyvizsgáló munkaköröket betöltőket folyamatosan érintő fordakészítési problémákról, akár a Keleti pu. pihenőhelyiségének fejlesztéséről.

A MÁV Szolgáltató Központ Zrt.-nél támogattuk az idej üzemi tanácsi és munkavédelmi képviselő választások előkészítését, továbbá a ruházati ellátás és kiszolgálás biztosítása tárgyában folyamatosan kapcsolatot tartunk a társasággal.

A GySEV Zrt.-nél az érdekegyeztető és a kollektív szerződés módosításról szóló tárgyalások állandó résztvevői vagyunk, továbbá nyomon követjük a MÁV-Csoporttól jogutódlással átkerült tagjaink sorsát.

SZAKÁGI VÁLASZTMÁNYI GYŰLÉSEK

2026.03.31

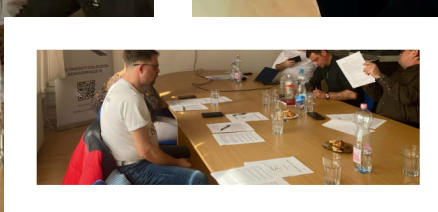
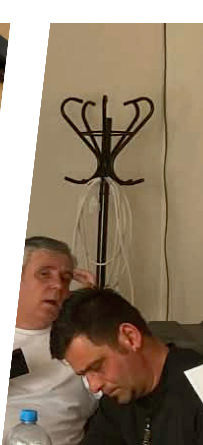
A PVDSz három szakága a pálya, a TEB és a forgalom megtartotta a 2026-os év szakági választmányi ülését.



 **Széchenyi Terv Plusz** Építsük együtt Magyarországot!


MAGYARORSZÁG
KORMÁNYA


Az Európai Unió
társfinanszírozásával



ÚJRA INDULT A GINOP KÉPZÉS!

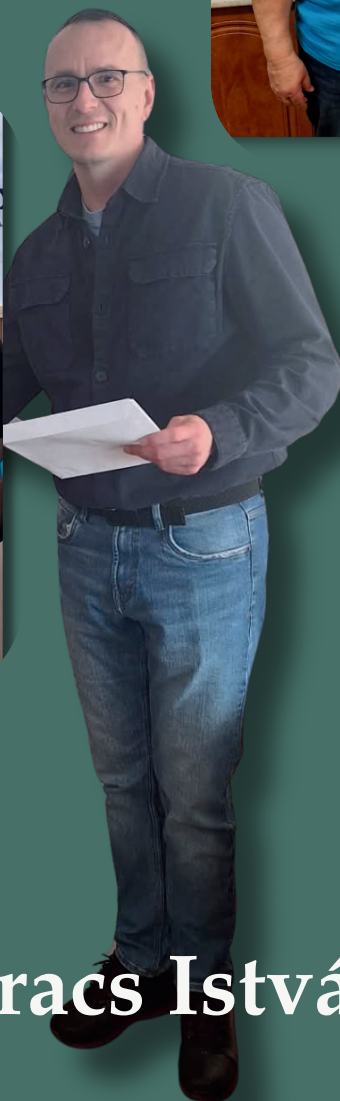
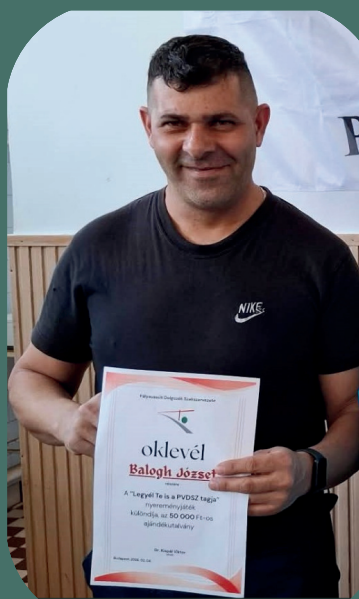


2026. január

Nyereményjáték
sorsolás

Kisorosoltuk a már több éve
tartó nagyszerű
nyereményjátékunk nyertesait.

Balogh József
Eperjeske
50 000 Ft.



Karacs István

Varga Zoltán
Nyékládháza
100 000 Ft.



Bortnyák István
Debrecen
30 000 Ft.



Tarnóczi József
Szentés
30 000 Ft.

135 000 Ft-os wellness
utalvány



„Legyél Te is a PVD SZ tagja”

2026. ÁPRILIS | MÁJUS | SZEPTEMBER | OKTÓBER

VIGYÁZAT! INDUL AZ ORSZÁGTÁRÁS

PVDSZ FÓRUMOK 1. ÉVAD

SZÍNHELYEKRŐL, IDŐPONTOKRÓL A HONLAPON TÁJÉKOZÓDATSZ!!

SENKI NINCSEN BIZTONSÁGBAN!



MAGYARORSZÁG VASÚTTÖRTÉNETE 3. RÉSZ

A KÉT VILÁGHÁBORÚ KÖZÖTT



A trianoni békeszerződés eredménye kétszeresen is nehéz helyzetbe hozta a hazai vasutakat: egyrészt a történelmi Magyarország közlekedési hálózatait számtalan helyen vágta el a gyakorlatilag átjárhatatlan új határ. Másrészt a csökkent méretű MÁV számtalan olyan nyugdíjogosultért kellett helyt álljon, akik a történelmi Magyarország területén maradt vasutaktól eredeztették jogos követeléseiket. Ez olyan jelentős pénzügyi problémákat jelentett az állami vasúttársaság számára, amit a két háború között soha nem tudott megoldani.

Ebben a korszakban jelent először jelentős konkurenciát a vasútnak a közúti közlekedés. A kihívásnak a hazai vasúttársaságok saját busztársaság alapításával próbálták elébe menni: 1927 februárjában a MÁV, a Déli Vasút, a GYSEV, a Budapest-Tiszai Helyiérdekű Vasút és az Autótaxi Budapest Automobilközlekedési Rt megalapítják a MÁVAUT távolsági busztársaságot, egy évvel azután, hogy a Déli Vasút Budapest és Székesfehérvár között már megpróbálkozik a közúti csomagszállítással.

A korszakban fejeződött be a vasúti rendszer államosítása: 1932. július 1-jén az állam kezelésébe vette az államosított Duna-Száva-Adria Vasúttársaság (korábbi nevén Déli Vasút) mintegy 560 km-es magyarországi hálózatát, és ezzel majdnem nyolc évtizedre gyakorlatilag véget ért a magyarországi magánvasutak korszaka. Ugyanez a tendencia érvényesült Európa-szerte. Az államvasutak és az államok kapcsolata egyre szorosabb lesz. Technikatörténetileg is jelentőséggel bír az a tény, hogy 1932–1947 között a Budapest–Hegyeshalom vonal a világon akkor az egyetlen ipari frekvenciával villamosított vonala volt. Ebben az időszakban a magyar mozdonygyártás világhírű volt.

A SZOCIALISTA MAGYARORSZÁG ÁLLAMVASÚTI RENDSZERE

1949. március 15-én a MÁV gyakorlatilag az állam részévé vált, vezérigazgatósága egyúttal a Közlekedési és Postaügyi Minisztérium (KPM) főosztályának is számított. Az irányítási és végrehajtási funkciók összemosása mögött az a feltételezés állt, hogy egy forradalmi párt által irányított államban nincs érdektagoltság. A vasút-politikai osztályok hálózata szervezte a tisztogatásokat. Az Államvédelmi Hatóság (ÁVH) 1953 végére közel tízezer vasutasról vezetett nyilvántartást.

1953. március 25-26 közötti éjszaka az ÁVH összehangolt akcióval egyszerre 239 vasutast hurcolt el otthonából, azzal a váddal, hogy 1945 előtt a magyar állambiztonság megbízásából is tevékenykedtek: ti. megfigyelték és jelentették a vasúton zajló eseményeket. A vasutas társadalmat ért igazságtalan meghurcoltatások miatt erkölcsi felháborodás erőteljesen jellemzi az 1956-os forradalom napjait.

A szocialista vasút működésének 1953 előtt sokat propagált jellemzője volt a munkaverseny. A két legjelentősebb, legnagyobb hírnévre szert tett mozgalom a 2000 tonnás mozgalom és az 500 km-es mozgalom volt, melyet egy magasabb rendű munkamódszernek állítottak be. A kommunista rendszer több vasútvonal építésébe kezdett bele, elsősorban nehézipari fejlesztésekhez kapcsolódóan. Tervezték egy belső vasúti körgyűrű megépítését a dunaföldvári híd bekapcsolásával. Sok terv csak terv maradt, a megkezdett építkezések is rendszerint pénzhiány miatt maradtak abba. 1959-től indultak meg az első vonalbezárások, amely a nyugati és déli határ mentén található, Trianon által kettévágott kisforgalmú vasútvonalak felszámolásával járt.



ÚTON, NEM CSAK VASÚTON!

Kőszeg: Magyarország talán egyik lehangulatossabb kisvárosa, fantasztikus rendezvényekkel, egyedülálló történelmi belvárossal.

A legnagyobb műemlék épületegyüttese a Jurisics vár. Későgótikus, illetve korareneszánsz folyosója a hazai várépítészet egyik legszebb öröksége. Legismertebb ostromát az 1532-ben Bécs városa felé vonuló Szulejmán török szultán óriási seregétől szenvedte el. Jurisics Miklós várkapitány és a törökökhöz képest kicsiny csapata huszonöt napos viadal után adta meg magát. A várvédők emlékére szól még napjainkban is minden nap 11-kor a kőszegi harangszó. A szokatlan időpont arra utal, hogy az ostrom alatt az utolsó török katona ebben az időpontban hagyta el a vár falait.

A Szent Jakab-templom a város legnagyobb múltra visszatekintő belvárosi, háromhajós temploma, melyet a 14. században kezdtek el építeni.

Lenyűgöző panorámát nyújt a városra az 1729-1734 között épített Kálvária-templom, mely a róla elnevezett hegy csúcsán magasodik.



Az Írott-kő (németül Geschriebenstein) a Kőszegi-hegység és egyben a Dunántúl legmagasabb, 883 méteres pontja, melynek tetején magasodik a trianoni határ által „kettévágott” kilátó. A mai Írott-kő nevet egyes feltételezések szerint az itt áthaladó Batthyány-Esterházy határ feliratozott határkövéről kapta. Legkényelmesebben Ausztria felől közelíthetjük meg. A Rohoncot és Lékát összekötő 56. sz. főút legmagasabb pontja (Passhöhe), a túrázók kedvelt kiindulópontja. Magyarországról Kőszeg-Hegyalja egyik lehangulatossabb községéből, Velemből indulhatunk a hegycsúcs meghódítására.

Kőszegtől 26 kilométer távolságra fekszik Ausztriában **Doborján** (a mai Raiding (Burgenland)) falucska, ahol Liszt Ferenc 1811. október 22-én született. A gyermek Liszt Ferenc itt kezdett zongorázni, ahol 11 éves koráig lakott. A család akkor költözött el Doborjából, amikor az apa a kislány tehetségét felismerte és elindította a művészi pályán. A zindelytetős, kőből épített ház az Esterházy-uradalom majorságához tartozott.

Napjainkban szülőházában igényes, interaktív tárlaton lehet megismerkedni a zseni életével, minden információ magyar nyelven is rendelkezésre áll, mellette egy gyönyörű koncertház és Ausztria legnagyobb Liszt-könyvtárát is meglátogathatjuk, amely egyben az osztrák Liszt Egyesület központja is.

Szerkesztette: Fehérné Ragcsák Andrea

Forrás: elmenyektek.hu
koszeg.hu



Spárga: a zöldségek királya

Magyarországon is őshonos, mégis csak az elmúlt évtizedekben kezdtük el felfedezni. Egészséges, és túlzottan sok gondoskodást sem igényel, a kiskertekben mégis alig találkozni vele. A tányérra már néha odakerül, de még bizalmatlanok vagyunk vele. Érdemes lenne ezen változtatni, hiszen igazi csemege, nemcsak egészséges, de nagyon finom is!

A hazai szezon nagyjából májustól júniusig tart, de a piacokon ennél előbb is találkozhatunk fóliasátorban termesztettel. Hajtásait sípoknak is nevezik, amelyek lényegében megvastagodott száruk, ezeket fogyasztjuk el.

A régészeti kutatások szerint a spárgát már igen korán használták gyógyászati célokra is, legelőször a Kínai Birodalom területén. Akkoriban elsősorban a hurutos megbetegedések, a hólyagproblémák, valamint a fekélyek kezelésében vették hasznát. Noha nem gyógynövényként gondolunk rá, látszik, hogy fogyasztása az egészség megőrzése szempontból is pozitív.

Vértisztító, illetve enyhén vízajtó hatást is tulajdonítanak neki, ennek következtében kedvező befolyást gyakorol a teljes keringési rendszerre. Lúgosságának köszönhetően segíti testünk sav-lúg egyensúlyának helyreállítását. Kedvező hatású a szív működésre, a májra és a hasnyálmirigyre, illetve idegrendszeri problémák esetén is javasolt a fogyasztása. Hatékony lehet ekcéma ellen is. Fogyasztásával a következő vitaminokhoz jutunk hozzá: A-vitamin, B1-, B2-, B6-vitamin, C-vitamin és E-vitamin.

A legtöbbször a zöld és a fehér spárgát ismerik, pedig létezik lila variáció is. A három spárgafajta – amellyel, hogy színükben különböznek – bizony textúrájában, ízében és a termesztés módjában is eltér egymástól. Mindegy, melyiket választjuk, szezonban érdemes minél többet fogyasztani belőle annak szem előtt tartásával, hogy a spárga (bármely típushoz tartozzon is) legértékesebb része a csúcsa. Az elkészítés tekintetében azonban nem feltétlenül van nagy jelentősége annak, hogy melyik verziót választjuk, ez inkább egyéni preferencia kérdése.

A spárga viszonylag gyorsan veszít frissességéből, ezért érdemes már a vásárlás napján felhasználni. Ha erre valamiért nincs lehetőség, akkor nedves ruhába csavarva, a hűtőszekrény alsó részében tárolva még 2-3 napig megőrizhetjük frissességét.

Párolva, sütvé, grillezve is kiváló, de kerülhet levesbe, salátába, tésztára, töltelékbe - mindenhol isteni.





Citromos spárgás-csirkés penne:

A sütőt előmelegítjük 200 fokra. Előkészítjük az alapanyagokat. A spárgát megszabadítjuk a fás részeitől: vagy letörjük, vagy levágjuk. Zöldségpárával meghámozzuk, majd nagyjából 3-4 centis darabokra vágjuk.

A feldarabolt spárgát egy kis tepsibe helyezük, sózzuk, borsozzuk, meglocsoljuk olívaolajjal, és alaposan összeforgatjuk. Hozzáadunk 1-2 darab párázatlan, megropantott fokhagymagerezdet, majd betoljuk sütőbe, és 10-15 perc alatt készre sütjük.

A tésztát a csomagoláson leírtaknak megfelelően elkészítjük.

Amíg a spárga sül és a tészta fő, felvágjuk a csirkemellet nagyjából 2 centis kockákra. Egy serpenyőben közepes lángon olívaolajat hevítünk, erre rakjuk a felkockázott csirkét, sózzuk, borsozzuk, ízesítjük a kakukkfűvel, a citromlével.

Felöntjük a csirkét a fehérborral, majd amikor az alkohol elpárolgott, hozzáadjuk a megmaradt, apróra vágott fokhagymagerezdeket, a reszelt citromhéjat, és pár percig pirítjuk. Azután felöntjük a tejszínnel, beleforgatjuk a megsült spárgát, megszórjuk a lereszelt parmezán felével, elkeverjük, majd hozzáadjuk a tésztát, alaposan összeforgatjuk, végül friss bazsalikomlevéllel ízesítjük, és a reszelt parmezán másik felével tálaljuk.

Forrás: mindmegette.hu
greendex.hu



Szerkesztette: Fehérné Ragcsák Andrea

**25%
OFF**

KEDVEZMÉNYES

nyaralások PVDSz tagoknak

Belföldön és külföldön egyaránt!

Olaszország Grado és
Aquileia települések
között.

Túrkeve Termál- és
Élménypark, Apartman,
Kemping

**Elhelyezés: kempingbe
telepített lakókocsikban,
amelyek teljes
önellátáshoz felszereltek.**



*Az árakat és a
részleteket:
www.pvdsz.hu oldalon
olvashatod.*

**A Pályavasúti Dolgozók Szakszervezetének lapja- Kiadja a Pályavasúti
Dolgozók Szakszervezete**

Felelős kiadó: dr. Kispál Viktor

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

Szerkesztőség: 1141 Budapest Teleki Blanka utca 15-17.

Telefon/Fax/Üz. rögzítő: 06-1/511-8194 Vasútüzemi tel/Fax/üzenet
rögz: 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.