

A Pályavasúti Dolgozók Szakszervezetének Lapja 2022. január-március XXIV. Évfolyam 1. szám

Interjú Béres Barna forgalmi és üzemviteli főigazgatóval

Hogy kerültél a vasúthoz? Te is vasutas családból érkeztél, vagy első generációs vagy?

Köszönöm a kérdést és az interjút. Voltak ilyenek, igen. Mondhatom, hogy apai ágon vasutasdinasztiából származom. A család ezen ágán több vasutas is volt, olyan munkakörökben, mint vonatfékező, kocsirendező, váltókezelő, biztosító berendezési lakatos, mozdonyvezető.

Én forgalmi gyakornokként kerültem a MÁV Zrt-hez. Azt nem mondanám, hogy határozott gyerekkori vágyálomként lettem vasutas munkavállaló. Én annyit láttam gyerekként a vasútból, amit az elegyrendezési területen látni lehetett. Tehát Debrecen állomáson a gurítópályaudvari munka nagyon ijesztőnek tűnt. A kocsik ütköztek egymásnak, fűksaruk csikorogtak, mindenki térhangoson keresztül kiabált... Nem volt egy vonzó munka, így ránézésre 8-10 éves gyerekként. Azonban amikor a technikumot elvégeztem és el kellett helyezkedni, akkor 1995-öt írtunk és nagyon más volt a munkaerőpiaci helyzet az országban, mint jelenleg. Tehát pont az az időszak volt, amikor munkahelyek szűntek meg, és a létszámleépítés volt tapasztalható minden területen.

Gyakorlatilag nagyon nehéz időszak volt munkavállalás szempontjából, és éppen volt felvétel Debrecen állomáson, forgalmi gyakornok munkakörbe, így kerültem a vasúthoz. Nyilván a családi kapcsolat segített abban, hogy az információ eljusson hozzám, hogy van felvétel. Akkor úgy gondoltam, hogy már nem akarok tovább tanulni, van egy technikus oklevelem, most már dolgozni szeretnék, ehhez képest be kellett ülni az iskolapadba, kezdődött a vasúti oktatás. Kijelenthetem, hogy a megragadott lehetőség sodort a vasúthoz, és pályakezdőként azt gondoltam, hogy majd meglátom, hogy milyen lesz ez a munka, és legfeljebb egy átmeneti időszaknak megfelel, amíg nem találok valami jobbat. Ez volt 27 éve, és eddig nem találtam jobbat.

A szakvizsgák megszerzése után munkába álltam, váltókezelőként, forgalmi szolgálattevőként, állomáskezelőként, mellékvonali szolgálati helyeken dolgoztam, személypénztárt, árupénztárt, számadópénztárt kezeltem. Akkor nagyon megtetszett és megszerettem a vasúti közlekedésben lévő logisztikát. Tetszik, hogy minden nap más, és nem az a munkám, hogy ott kell állni egy gép mellett és minden nap tizenkétezerszer meghúzni ugyanazt a kart azért, hogy a gép kidobja a terméket. Ez a fajta monotonia távol áll tőlem. A vasútnál minden nap új kihívásokkal, megoldandó

feladatokkal lehet találkozni, nincs két egyforma szolgálat. Szerintem ezt nem is kell a vasutas kollégáknak magyarázni. A vasútnak ez a rendezettsége, rendszere varázsolt el. Minél jobban megismertem, annál inkább tetszett meg és szerettem meg a kötöttpályás közlekedést, és most már azt ki merem jelenteni, hogy a szerelmese lettem a vasúti közlekedésnek, illetve magának a vállalatnak, a cégnek is.



Akkor, ha jól értem, családirag nem volt kötelező elvárás?

Nem volt kötelezően elvárás, továbbtanulásnál nem is gondolkodtam vasúti középiskolában. Villamosenergia-ipari technikusként végeztem, nem vasútipari szakközépiskolába jártam. A véletlen, vagy a sors, nevezzük bárminek is, úgy hozta, hogy első munkahelyként itt kötöttem ki és menet közben szerettem meg. Gyerekként nem volt szokás nálunk a vasárnapi ebédliasztalnál vasutas sztorikat mesélni, ezért gyerekként nem lettem szerelmes a vasúti közlekedésbe. A vasút csak egy munkahelynek volt tekintve. Ezzel ellentétben én hivatásnak fogom fel a foglalkozásomat és nem munkahelynek.

Az előző kérdésnél a munkaköröket már részben érintetted, ezzel kapcsolatos a következő kérdésem, az, hogy milyen munkaköröket töltöttél be eddig - és szerintem a kérdés második fele lesz az igazán érdekes - és hogy ezek közül melyik volt a legnagyobb kihívás, és melyik volt számodra a „kedvenc”?

Forgalmi gyakornokként kezdtem, ez azt jelenti, hogy a forgalmi szolgálattevői képzést kellett elkezdenünk, és mellette kikerültünk az akkor nagyforgalmi, most 1.1-es forgalmi vizsgának hívott képesítésünkkel állomásokra.

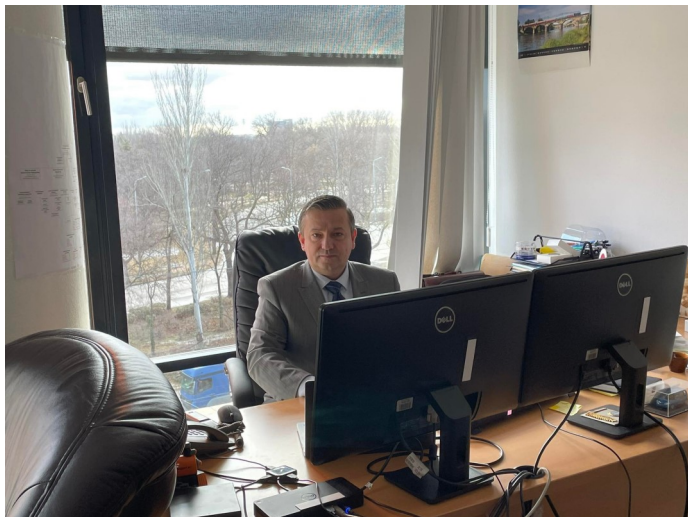
Ezután még kereskedelmi, tehát személypénztár, árufuvar, árupénztár, és forgalmi önállósító vizsgákat kellett megszerezni. Forgalmi gyakornokból én forgalmi szolgálattevő lettem, mellette pedig tartalékosként dolgoztam 8 évig a 106-os, 107-es vonalakon. Váltókezelőnek is be lettem osztva, ha szükség volt rá vezénylest technikailag. Állomáskezelőként is dolgoztam a megálló-rakodó helyeken, illetve forgalmi szolgálattevőként az állomásokon.

Aztán igazából forgalmi szolgálattevőként dolgoztam még Tócsövölgy, Újfehértó, Császárszállás, majd rendelkező forgalmi szolgálattevőként Budaörs állomáson, Biatorbágy állomáson. Állomásfőnök lettem 2008-ban Kelenföld állomáson, ez egy nagy váltás volt. A fordulószolgálatos munkából kellett átlépni állandó nappalos munkarendbe, illetve vezetői munkakörbe, ráadásul nem egy mellékvonali kis állomáson, hanem rögtön egy átépítés alatt álló Kelenföldön. Ugyanis ekkor kezdődött meg a 4-es metró kivitelezése kapcsán, a Kelenföld állomás alatti aluljáró építése. Szabadidőmben „másodállásként” hat évig jártam fel a MÁV Zrt. Széchenyi-hegyi Gyermekvasútra állomásfőnöki munkakör ellátása céljából, ahol sok kis gyermekvasutasnak sikerült a szakma szeretetét átadni.

A Vezérigazgatóságra forgalmi szakértőként kerültem, aztán voltam pályavasúti szakértő, forgalmi üzemirányítási osztályvezető, forgalmi technológiai osztályvezető. Egy – két hónapos időtartamra meg lettem bízva a mindenkorai munkaköröm mellett az Üzemirányító Központ vezetésével, illetve a Gyermekvasút vezetésével.

Minden betöltött munkakörömet nagyon szerettem, de legszívesebben a Kelenföldön eltöltött évekre elékezem vissza. Mivel Kelenföld az egyik legforgalmasabb állomása a hálózatunknak, ott állomásfőnöknek lenni, azt kell, hogy mondjam, hogy a szakma egyik csúcsa.

Ne felejtjük el hozzátenni, hogy mindezt nagyon fiatalon!



Viszonylag fiatalon, igen, még alig múltam 30 éves, amikor állomásfőnök lettem. Az osztályvezetői és főigazgatói munkakörök, már nincsenek olyan közel a szakmához, mint az állomásfőnök, amely ténylegesen, ott a vasútállomáson, a vágányok közelében végezhető munka.

Egyébként pedig, ha mentorokat kellene említenem, akiktől tanultam, tanulhattam, akkor nagyon hosszú lenne a sor. Név szerint most nem is mondanám, de én nagyon sok mindenkitől tanultam és soha nem találkoztam olyan kollegával a pályafutásom során, aki ne adta volna át a tudását szívesen.

Mindig azt tapasztaltam, hogy azok a kollegák, akikkel dolgoztam, szívesen tanítanak. Természetesen én is nyitott voltam, befogadóképző voltam az ő általuk elmondottakra, illetve az általuk átadott tudást igyekeztem felhasználni, jól felhasználni és azt gondolom, hogy ez egy adósságom is, tovább kell adni a megszerzett tudást, a következő generációknak. Azt gondolom ez a vasutas szellemiség, logika a vállalati kultúra része, ami ezt meg alapozza a működésfolytonosságunkat.

A tudás továbbadásának egy nagyon jó helyszíne volt a Gyerekvasút, erre is nagyon büszke vagyok és ez is nagy örömmel tölt el, mert olyan 10 – 11 éves gyerekeket tudtam elindítani 2007-2013 között a vasúti szakma felé, akiket azóta államvizsga bizottsági tagként, közlekedésmérnöki záróvizsgájukon tudunk vizsgáztatni. Tehát nagyon érdekes és nagyon kellemes élmény az, amikor egy vizsgázóra ránéz az ember, és visszaemlékszik, hogy esendő kis 10 éves gyerekként az első, második, harmadik szolgálatában, honnan indult.

Ha már forgalmi szolgálattevő, véleményed szerint, hogyan változott meg ennek a munkakörnek a feladatstruktúrája az évek alatt?

Egy szóval: jelentősen.

Jó irányba változik szerinted, rossz irányba változik? Lehet ezt még módosítani?

Nincs rossz irány szerintem. Változás van. Ez a változás akkor lesz jó, vagy rossz, ha mi tartalommal töltjük meg, ha mi érzelmeinkkel töltjük meg. Ha rossznak érezzük, az a változás rossz, még akkor is, ha jó irányba megy. Ha jónak érezzük, akkor az a változás jó, akkor is, ha egyébként nem teljesen jó irányba megy.

Láthatjuk, hogy megváltozott a világ körülöttünk, megváltozott a vasúti logisztika, megszűnt a statikus állandóság, amire mondhatjuk, hogy rossz, de ez a világ változásából, fejlődéséből következik. Egy felgyorsult és nagyon változó világban élünk, amivel fel kell vennünk a tempót. Tehát addig, amíg egy 1975-ben forgalmi-kereskedelmi tisztképzőt végzett kollega, egy frissen végzett tiszt, az ő általa megszerzett tudással 20 éven keresztül statikusan tudott gazdálkodni, és ez a tudás nem változott meg, csak minimálisan, addig ma néhány év alatt kicserélődik az utasításrendszerünk, néhány év alatt kicserélődik a technológiai rendszerünk és a megváltozik jogszabályi környezetünk.

Nézzük meg a liberalizált vasúti piacot, az integrált vasúttársaságokhoz képest. Például én kezeltem személypénztárt 8 éven keresztül, ma ezzel a tudással már nem tudok mihez kezdeni, mert maga a pályahálózat-működtető nagyon minimális, néhány szolgálati helyen végez már csak személypénztári szolgáltatást. Ma már a MAV-START Zrt.-nél sem tudnék pénztárt kezelni, mert teljes mértékben megváltoztak a pénztárkezelés szabályai, a kedvezmények, a leszámolási rendszerek.

A változások mögött jelentős társadalmi elvárások vannak. Nem lehet elővárosi közlekedésben óránkénti személyvonati gyakorisággal kiszolgálni a lakosságot, ez ma már nem elfogadható. Sűríteni kell a járatokat, ki kell szolgálni a lakossági igényeket. Azt, hogy jó irányba, vagy rossz irányba változik-e a világ, nem tudnám megítélni, de én magam minden változásban keresem a jót.

A KÖFI vonalak bővülése milyen irányba változtatta meg a forgalommal kapcsolatos tevékenységet? Illetve, hogyan hat, hogyan fog hatni szerinted a későbbiekben ez a létszámhelyzetre?

A központi forgalmi irányítás alapjaiban rengeti meg és változtatja meg a forgalmi szakmáról eddig ismert világunkat. Az állomási lokális forgalomszabályozás átkerül az irányítói szakmához, tehát a biztosító berendezés kezelése, az utastájékoztató, ami tipikusan állomási feladat volt a fejünkben, azok mind-mind beszívárognak az üzemirányításba. Az üzemirányítás mind létszámban, mind munkában, feladatban egy sokkal nagyobb léptéket jelent, mint korábban valaha. Ez indokolja azt, hogy az elmúlt évi SZMSZ változás során főnökséggé alakítottuk azokat forgalomirányítási csoportokat, akik régen forgalomirányítási alosztályok voltak, és a Területi forgalmi osztályon belül működtek. Most önálló főnökséggé alakultak, közvetlenül a hálózati Üzemirányító Központ alatt. Ugyanazt a feltételeket kapják meg, amit egyébként azok a forgalmi csomópontok, amelyek közül némelyik kevesebb létszámmal dolgozik, mint egy-egy Területi forgalomirányítási főnökség.

Azt is látni kell, hogy a Forgalmi csomóponti főnökségek létszáma csökken a központi forgalomirányítás terjedésével, ugyanakkor a forgalomirányítási főnökségeknél többletlétszám válik szükségessé. Ez a változási folyamat, a jelenlegi munkaerőpiaci helyzetben nem jár elbocsátással, mert a létszámhiányos munkakörök feltölthetők. A tolatószolgálat részéről nincs változás, hiszen a vonatokat össze kell állítani, az iparvágányokat ki kell szolgálni, a rakodóterületeket ki kell szolgálni.

A forgalmi szolgálattevői, váltókezelői létszámot érinti a központi forgalomirányítás, a váltókezelők, mivel már jó vasúti szaktudással, képességgel és a céghez való lojalitással rendelkeznek, ezért forgalmi szolgálattevőnek továbbképezhetők. Forgalmi szolgálattevők, nagy szolgálati helyeken, elágazó állomásokon ezután is jelen lesznek, tehát nem tűnik el a forgalmi szolgálattevői szakma. Én nem látom most azt az időtávot, ahol elérnénk egy olyan állapotot, hogy adott esetben egy központi forgalomirányítás kiépítése során 1-2-10 embernek nem tudnánk a továbbfoglalkoztatását biztosítani.

Vannak üres pozíciók, amire nem tudunk annyi embert felvenni, hogy hirtelen mindent be tudjunk tölteni. Itt viszont a felszabaduló létszám azonnal alkalmazható. Természetesen kényelmetlenebb lehet a munkába járás, de ez is a világ változásának következménye. A mobilitási igények növekedése miatt van szükség a közlekedésre. Ez talán az élet minden területén így van. Tehát a gyárak sem a faluban, a lakóhely mellett épülnek, hanem nyilván ipari parkok és egyéb centrumok közelében.

Az is látható, hogy egy viszonylag idős munkavállalói korfával rendelkezünk. Nagyon sok kollega tud élni a nyugálományba vonulás és a MÁV-ÉVEK program lehetőségével. Látva a születésszámokat, a demográfiai adatokat, egyre kevesebb fiatal kerül be a munkaerőpiacra évenként. Tehát csökken a munkaerőpiacra kikerülő fiatalok száma, és emellett van egy idős munkavállalói korfa a MÁV-nál. A központi forgalomirányítás kiépítése egy – egy vonalon évekig tartó folyamat. Tervezéssel együtt, általában több mint 5 év szükséges, ennyi idő alatt természetes fluktuáció keretein belül is kezelhető a létszámváltozás.

A vidék és főváros közötti infrastrukturális különbségek szerinted minimalizálhatók-e?

Nem vagyok benne biztos, hogy minimalizálható, mivel a főváros és környéke teljesen eltérő közlekedési igénnyel rendelkezik, de arra törekedni kell, hogy a főváros környéki fejlesztések ne eredményezzék a vidék leszakadását. Nagy különbség van, de nem mindenáron kell ezt felszámolni. Mondom ezt úgy, hogy én éltem vidéken, és dolgoztam a végrehajtó szolgálatban vidéken is és a fővárosban is. Egészen más a társadalmi elvárás és egészen más a lakosság-szám, és ezekhez az igényekhez kell alakítani az infrastruktúra fejlesztését is. Mondok egy példát: vidéki megyeszékhelyeket előz meg utasfő szempontjából Monor állomás.



Milyen fejlesztéseket értékelsz a leghasznosabbnak az utóbbi időben, években?

A fenntartható fejlesztéseket. Azokat, amelyek hosszútávon tudják biztosítani a vasúti közlekedés versenyképességét. A MAV Zrt. nem a svájci vasút, vagy az osztrák vasút költségvetéséből gazdálkodik, ezért fontos, hogy a több évtizedes életciklussal rendelkező infrastruktúra-elemek üzemeltetési költségei ne legyenek magasak.

Továbbá olyan fejlesztéseket és olyan változásokat kell elindítani, amivel most lehet, hogy nincs pénzünk egycsapásra megváltoztatni egy egész infrastruktúra sort, de amit létrehozunk, az később, következő forrásból, modulárisan továbbfejleszhető legyen. Tehát erre jó példa egy Babócsa állomás villamos hajtóművesítése, ahol olyan jelzőberendezés települt, ami a későbbiekben egy további forrás ráfordításából biztosítóberendezéssé fejleszhető, és ez egy típust jelenthet a kisállomási biztosítóberendezéseknek a világában. Úgyhogy mindenképpen azt kell megnézni a fejlesztések során, hogy hasznos legyen, és utána arra rá tudjon épülni egy magasabb szolgáltatási szint, ne váljon 5 év múlva feleslegessé a most ráfordított forrás.

Milyen álmaid, céljaid vannak, amiket meg akarsz valósítani szakmai vonalon?

Én szeretném, hogyha az üzemirányítás teljes átalakítását sikerülne befejezni úgy, hogy a hálózatunk teljes egészében üzemirányított vasúttá alakulna át. Most évtizedekről beszélek. Gyakorlatilag szeretném, hogyha az ország három üzemirányító központból kezelve egy korszerű vasúti közlekedéssel tudná kiszolgálni a lakosságot. Nem teljesíthetetlen álmom ez, azt szoktuk mondani, hogy csak pénz kérdése. Látható a nyugat európai példákon keresztül, hogy ez a jövő vasútja és ezen kell dolgoznunk. Az üzemirányítási forgalmi szakterületen természetesen nem a biztosítóberendezési megoldásokat kell keresnünk, hanem azt, hogy ez a vasúti közlekedés egy integrált egész maradjon úgy is, ha nem minden állomáson forgalmi szolgálattevő dolgozik, hanem 3 központból vezényeljük le a teljes hálózat vasúti közlekedését. Ez a nagy álmom, hogy ezt lássam működni még a nyugdíjam előtt.

Úgy legyen! Hol és hogyan eresztet ki a gózt?

Ez egy jó kérdés! *(nevet)*...



Munkaidőn kívüli tevékenységek?

Én azt mondom, hogy van egy egészséges rezgése a munkavégzésnek, ami egy felfokozott, mondhatjuk stresszes állapot. Ez egy megszokott munkatempó, ha hazamegyek érdekes bekapcsolni a TV-t, és nézni 10-20 percig, átveszem az otthoni lassabb fordulatszámot. Otthon csak akkor nyúlok telefonhoz, laptophoz, ha sürgős feladat érkezik, habár üzemirányítási oldalról minden krízis sms-t megkapok, ami a hálózaton történt fennakadásokról szól.

Hobbiból, éjszakánként nem nézegetem a vonatinfót, de a nap 24 órájában elérhető vagyok. A nagy technológiai átállásokat, egy-egy jelentős vágányzár megkezdését, befejezését szoktam lekövetni informatikai eszközökön, vagy személyesen. Továbbá akkor szoktam informatikai rendszeren keresztül nyomon követni az operatív eseményeket, amikor a hálózati főüzemirányítótól értesítés érkezik egy nagyobb zavarállapotról. Alapvetően igyekszem szétválasztani a munkahelyi időt az otthoni időtől.

Tehát ha otthon vagy, akkor otthon vagy?

Ha otthon vagyok, akkor otthon vagyok. Ezen kívül egyébként szeretek olvasni, sorozatot nézni, horgászni, bár erre egyre kevesebb időm van, szeretek kirándulni, ha nincs Covid. A világjárvány sok mindent átrendezett az elmúlt időszakban. Rengeteg hobbim lenne, ha időm engedné...*(nevet)*. Régi vasúti Utasításokat gyűjtök, és digitalizálok, van képregény gyűjteményem, tehát sok mindennel foglalkozom. Állítólag mindent gyűjtök, aminek sorszáma van. Kirándulni nagyon szeretek a világ minden táján, érdekelnek az új ismeretlen kultúrák. Minden idegen országban próbálom a vasúti közlekedést is feltérképezni. Megnézem hogyan működik egy másik ország vasúti rendszere, más utasításbeli, jelzési, társadalmi környezetben.

Köszönöm szépen az interjút!

Dr. Kispál Viktor

1 perces kérdezz-felelek

Kirándulás, vagy horgászat?

Kirándulás horgászattal.

Változás, vagy állandóság?

Szeretem az állandóságot, de jól élek együtt a változásokkal.

Lezser, vagy elegáns öltözködés?

Én az elegáns felé mennék el.

Mozi, vagy könyv?

Is-is.

Bor, vagy sör?

Nem iszom alkoholt egyáltalán.

MÁV Szimfonikusok, vagy AC/DC?

Előbb hallgatom meg a MÁV Szimfonikusokat, de mindenféle zenei stílust szeretek.

Pörkölt, vagy rántott hús?

Hűha, ez egy eldönthetetlen kérdés... Ha most kell választanom, akkor a pörkölt.

TÖBB MINT HETVEN ÉVE GYÁRTANAK A VASÚTAKNAK KITÉRŐKET A MÁTRA- LÁBAINÁL ...

Magyarországon a budapesti és diósgyőri gyár követőjeként 1951 óta zajlik kitérőgyártás a VAMAV Kft.-nél.



Ezen a képen látható egy egyszerű és átszelési kitérő kapcsolata

A hazai kitérőgyártás, és ezzel együtt a VAMAV Kft. gyökerei a Magyar Állami Gépgyár működésének korába nyúlnak vissza. A vállalat a budapesti és a diósgyőri üzemében egyaránt gyártott vasúti kitérőket, melyek készítését azonban 1884-től már csak a borsodi üzem végezte. Diósgyőrben a vasútépítés fénykorától egészen a második világháború végéig zajlott a gyártás.

A vasúti közlekedéshez rendkívül fontos szerkezetek építését 1951-ben Gyöngyösre helyezték át, amihez egy új, modern üzemet kellett létrehozni egy olyan régióban, ahol azt megelőzően szinte egyáltalán nem volt ipari termelés. Ezt a gyárat szovjet gyorsfalazással, előre gyártott épületelemek felhasználásával, korszerű szerkesztési elvek alapján építették meg, így a vállalat határidőnél másfél hónappal korábban átadták (1951. december 21-én) az új **Váltó- és Kitérőgyár Üzemi Vállalat** elnevezésű kitérőgyárat. A gyár dolgozóinak zöme a környék lakói közül került ki.

Egy korabeli filmhíradó szerint az új üzemben minden munkát géppel végeztek, a vasúti váltók alkatrészeit horizontál padokon gyalulták méretre. A váltók nyugodt felhelyezését milliméter pontosan begyalult alátétlemezek, sínsek biztosítják. A váltók és kitérők elemeinek, alkatrészeinek gyártása, összeállítása tervrajzok alapján, tapasztalt szakmunkások által zajlik. A minőségellenőrzést követően az új váltó- és kitérőberendezések készen álltak arra, hogy rendezőpályaudvarokra, állomásokra kerülve elősegítsék vasúti közlekedésünk egyre nagyobb arányú fejlődését.

Habár a vállalat neve az ötvenes és hatvanas évek során többször is megváltozott – 1954-től MÁV Kitérőgyártó Üzemi Vállalat, 1968-tól MÁV Kitérőgyártó Üzem –, a termékportfólió ugyanaz maradt. A cég a rendszerváltást követően, 1991-ben VAMAV Vasúti Berendezések Kft. néven vegyesvállalattá alakult a MÁV Zrt. és az osztrák voestalpine VAE GmbH ötven-ötven százalékos részvételével.

A korábbi osztrák anyacégnél a közelmúltban nagyobb szervezeti változás történt, neve és tevékenységi köre is átalakult. A voestalpine VAE GmbH tulajdonosa az átalakítással, a vasúti pályával kapcsolatos összes tevé-

kenységnek egy társaságba történő szervezését valósítja meg, így a vasúti infrastruktúra megoldásait komplexebb és hatékonyabb módon, úgynevezett egyablakos kiszolgálással tudja ügyfelei rendelkezésére bocsátani. Az új társaság neve Railway Systems GmbH. A szervezeti átalakítással a VAMAV Kft. hazai tevékenységi köre is bővül, a tisztán gyártási tevékenységből a rendszerszintű megoldások és a komplex szolgáltatások nyújtásának irányába tolódik el.

A VAMAV márkanév a piacon világszínvonalú termékeket és az érdekelt felekkel való szoros együttműködést jelenti, garantálva, hogy a cég a jövőben is a kötőpályás közlekedési vállalatok és a vasútépítő cégek megbízható partnere legyen. A vállalat a jelenkori vásárlói igényeknek megfelelően teljes körű megoldást tud nyújtani egy adott feladat megoldására. A VAMAV számára létfontosságú az új termékek rendszerszemléletű fejlesztése, valamint, hogy azokhoz új és értéket teremtő szolgáltatásokat tudjon nyújtani. Ennek kulcsfontosságú feltétele a stratégiai partnerség kialakítása, melyek révén az értéklánc szereplői optimalizálhatják erőforrásaikat.



(Itt a képen éppen egy keresztezési középrész lekötésének munkafolyamata zajlik kézi szerszámokkal, illetve kisépekkel)

A vasúti hálózatban, vágánykapcsolatokban az egyik legfontosabb elem a vágányok KITÉRŐKKEL való összekapcsolása.

A kitérő (köznyelven: **váltó**) olyan komplett szerkezet, ami a vasúti vágányon, (kényszerpályán) haladó vasúti járműveknek, vonatoknak lehetővé teszi az eredeti irányából eltérő irányba történő elterelését.

Különböző típusú kitérők alkalmazásával kapcsolják össze az üzemi követelményeknek megfelelően az állomások, pályaudvarok, vagy egyéb ipartelep helyek vágányhálózatát. A kitérők és az általuk összekötött vágányok képezik az állomási, pályaudvari, vagy ipartelephelyi vágányhálózatot.

A kitérők fő részei:

A Váltórészben található a két külső, folytatólagosan és szilárdan lekötött tősin, és ezek között állítható a két mozgatható csúcscsín. A csúcscsínket egy vagy több csúcscsínösszekötő rúd köti össze. A váltórész alkatrészei még a tősinkeket és csúcscsínket alátámasztó sínzések, a zárt csúcscsín a tősinhez támasztó támtuskók, valamint itt található a csúcscsínket mozgató váltóállító szerkezet is.

- A **váltó**, a csúcscsín kialakítását tekintve kétféle lehet: rugalmas vagy forgócsapos (gyökcsapos) váltó.

1. A rugalmas váltó csúcscsínjei szoros hevederes illesztéssel, vagy hegesztve csatlakoznak a közbenső rész csatlakozó sínszálaihoz. A közbenső rész felőli végükön néhány aljra szoros sínkötésekkel le vannak erősítve. A csúcscsín többi, hosszabbik részei oldalirányban elmozdíthatóak az aljakon fekvő, sima felületű sínzésekben. A csúcscsín az egyik állásból a másikba a sínanyag rugalmasságának segítségével, külön mozgó, kopó alkatrészek nélkül állítható át. Az állítás könnyítésére a csúcscsín végén, egy szakaszon, a talprészén meggyengítik, így az könnyebben hajlik. A könnyebb állíthatóság érdekében fejlesztették ki a görgős csúcscsínalátámasztást. A rugalmas váltó korszerű megoldásnak számít, Magyarországon már csak ilyen kialakítású csúcscsínket építenek be a normál nyomtávolságú pályákba.

2. A forgócsapos váltóknál az átállítás a csúcscsín elforgásával történik, amit a csúcscsín közbenső rész felőli végén lévő gyökkötés forgócsapja tesz lehetővé. A forgócsapos váltókban a csúcscsínek rövidebbek, az átállítás ugyan könnyebb, de nagy hátránya, hogy a csúcscsín végén lévő forgócsap gyorsan elhasználódik, kopik, így fenntartása költségesebb. Ma már a normál nyomtávolságú (1435 mm) vasutaknál egyáltalán nem használják, csak zömében a keskeny nyomtávolságú vasutaknál, illetve elvétve a régebbi kiépítésű pályákon találhatóak ilyen váltók Magyarországon.

A csúcscsínket a váltóállító szerkezet rudazatok segítségével állítja át. Az átállítás során az egyik csúcscsín felnyitja, egyúttal a másikat (ami eddig nyitva volt) a mellé található tősinhez szorítja és ebben az állapotban rögzíti kampózárrel, zárnyelves szerkezettel vagy spherolockkal.

Ha a váltó működésében meghibásodás jön létre vagy külső okok miatt (csúcscsín és tősin közé idegen anyag került) a váltót nem lehet teljes egészében átállítani, akkor feles állás jön létre. Csúccsal szemben való közleke-

désnél a feles állású csúcscsín siklást is okozhat. Gyök felőli haladásnál a vasúti kocsik kerékpárja a feles állású csúcscsínre állítja, az esetleg ellenkező irányban álló váltót felvágja, ami a váltó rongálódását okozhatja.

A csúcscsín a tősin felől való megnyílásának, vagyis a feles állás megakadályozására különféle biztonsági megoldások, zárszerkezetek (kampózár, zárnyelv, Spherolock) szolgálnak, amelyek biztosítják, hogy egyenes irányban a kitérőkön is pályasebességgel lehessen közlekedni.

A váltószerkezet lehet központi vagy helyszíni állítású is. A központi állítású váltók állítása történhet elektromosan vagy vonóvezeték segítségével.

Közbenső rész a váltó legegyszerűbb része, négy darab közönséges pályasínből áll. Technikai okokból, elsősorban a szerkezetek egyszerűsítése miatt a hazai kitérőkben nincs síndőlés, tehát a sínket függőlegesen építik be. Mivel a négy sín a közbenső részben azonos aljakra van lekötve, nincs az íves részben túlemelés sem.



Keresztezési rész pontosabban a keresztezési közep-részben a két sín a metszi egymást, ezért itt mindkét irányban lehetővé kell tenni a nyomkarimák áthaladását. Emellett biztosítani kell az áthaladó kerék alátámasztását és vezetését.

A feladatot a keresztezési csúcs és a mellé meghatározott nyomcsatorna-szélességgel elhelyezett két könyöksín látja el. A könyöksín átengedi a nyomkarimát és hordja a széles járófelületű kerekeket. Mivel a könyöksíneknek a kerék tekintélyes hosszban nem kap vezetés, a keresztezési rész külső sínszálai mellett vezetésíneket alkalmaznak. A vasúti kerékpár egyik kerekének belső lapja a vezetésínhez súrlódva a másik kereket a csúcs felé húzza, eltartja, ennek hiányában a vezetés nélkül maradt kerék nyomkarimája rossz irányba térne, vagy szétverné a keresztezés csúcsát, vagyis a csúcsbetétjét.

Forrás: www.wikipedia.hu
www.ih.hu

Szerkesztette: Szentgyörgyi Mihály

KÖFI KÖRKÉP V.

A 71. számú vonal a Budapest-Vácrátót-Vác vasútvonal középállomásain működő Veresegyháza állomáson távvezérlő központból vezérelt, úgynevezett „kis KÖFI” említése nélkül nem teljes a körkép. A távvezérelt üzem mindösszesen 15 kilométer távolságot ölel át.

Fót, Órbottyán, Csomád állomások forgalmát a Veresegyháza állomáson forgalmi szolgálattevője távvezérelt módon irányítja.

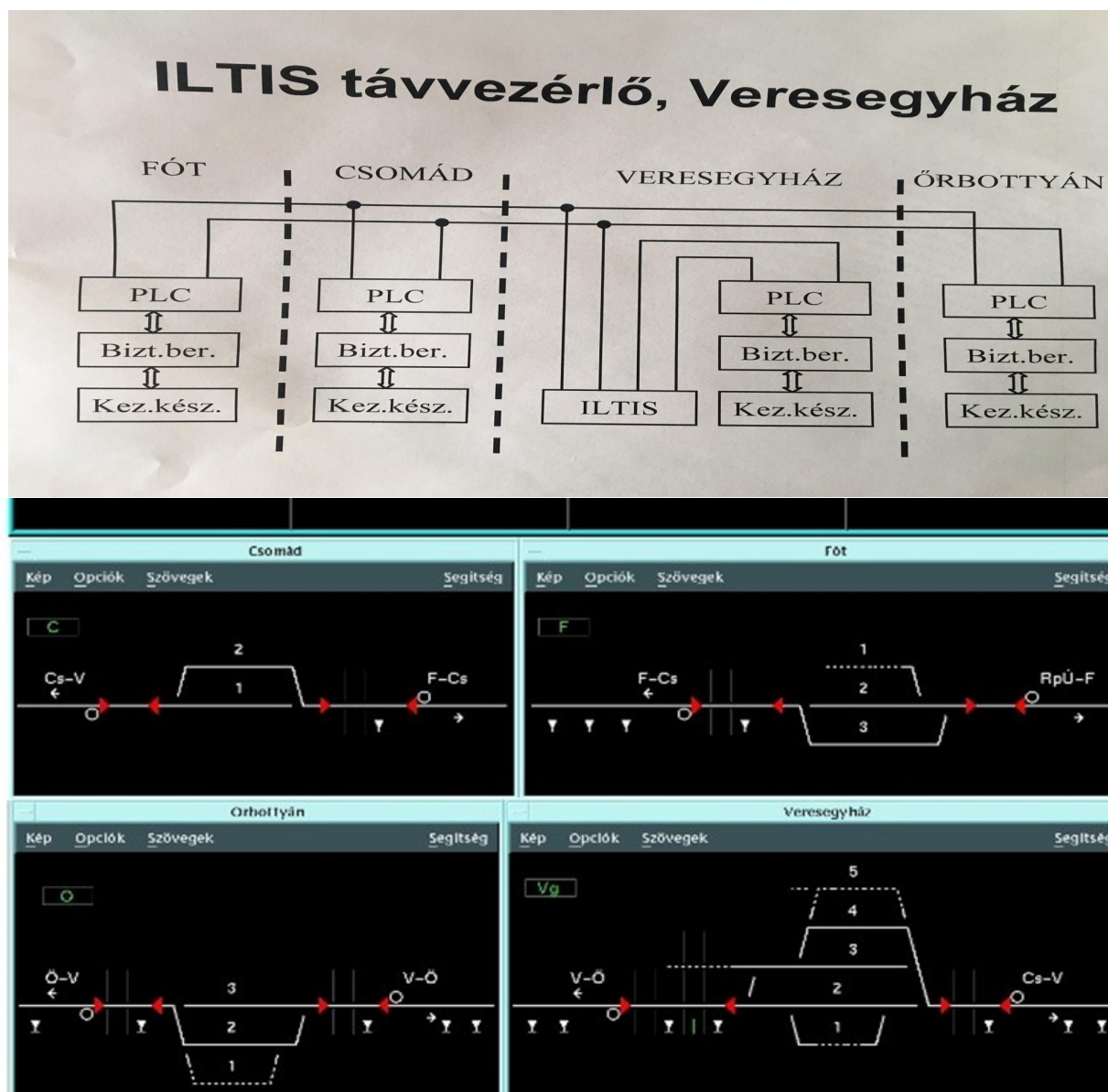
1971-ben már WSSB rendszerű, NDK-ban gyártott, kis állomások forgalmi igényeinek megfelelő biztosítóberendezést telepítettek a vonal állomásaira. Ez volt az alap, amelyre ráépült az akkori kor vívmánya, a távvezérlő berendezés.

A vonalszakaszon 1974-től üzemelt egy orosz UR-SATRANS FCS 421 frekvencia multiplex elnevezésű távvezérlő berendezés. Ez tulajdonképpen egy „egyszerűsített KÖFI”-ként fogható fel. A berendezés alkalmas volt a vonalon lévő négy állomás WSSB típusú biztosítóberendezéseinek részleges távvezérlésére, továbbá az állomási és nyíltvonali biztosítóberendezési ob-

jektumok egyszerűsített visszajelentésére.

A berendezés működése oly mértékben megelégedésre szolgált, hogy pár év múlva, 1980-tól megszűnt a forgalmi szolgálat ezeken a távvezérelt állomásokon. Mégis újítás volt később a biztonsági rendszerben, hiszen mára az NDK-beli WSSB biztosítóberendezéseit a Siemens által szállított központi forgalomirányító berendezés vezérli felül.

Ez a rendszer váltotta fel 1999-ben a régit, a neve ILTIS. A kezelések számítógépen, egérrel történnek, a visszajelentés grafikus megvalósítású. Az üzemi-, zavar-, és rendszer-visszajelentések szöveges (nem kódolt) formában is rendelkezésre állnak. A kezelő rendszer két munkahelyből áll: a forgalmi szolgálattevői, illetve a karbantartói munkahelyből. A karbantartói munkahely adott esetben tartalék forgalmi szolgálattevői munkahelyként is funkcionál. A vasútvonal forgalmát meggyorsította, a menetrendet stabilizálta az ILTIS irányítórendszerre és a biztosítóberendezési interfészt megvalósító PLC-kre épülő rendszer.



Autós figyelmeztető felvonuláson jártunk

2022.01.31.

A MASZSZ figyelmeztető demonstrációt szervezett, egyrészt a pedagógus társadalom melletti szolidaritásból, másrészt a tagszervezetek bértárgyalásának támogatására.

Természetesen szakszervezetünk is részt vett a felvonuláson.

A gyülekező 13.30-kor a Hősök terén a Szépművészeti Múzeummal szemben volt. Szép számmal összejöttünk a tagszervezetek képviselőiben. Körülbelül 200 autós vonult fel, a menet 14.00 órakor indult és folyamatos tülkölés, dudálás közepette vonultunk a kijelölt útvonalon végig. Az útvonal mentén integetéssel több járókelő biztosított a támogatásáról bennünket.

Útvonal: Andrásy út – Károly krt. – Kossuth L. u. – Erzsébet híd – Attila út – Alagút u. – Fő út – Bem rkp. – Margit híd – Szent István krt. – Vác út – Lehel. u. – Dózsa György út – Hősök tere.

Az esemény nagyjából 1 órán át tartott, a rendőrség biztosította végig a rendet és lezárták az Oktogonig az útestet. Rendzavarás nem történt, minden résztvevő kulturáltan demonstrált.

Készítettünk néhány fotót, hogy Ti is érezzétek át a hangulatot.



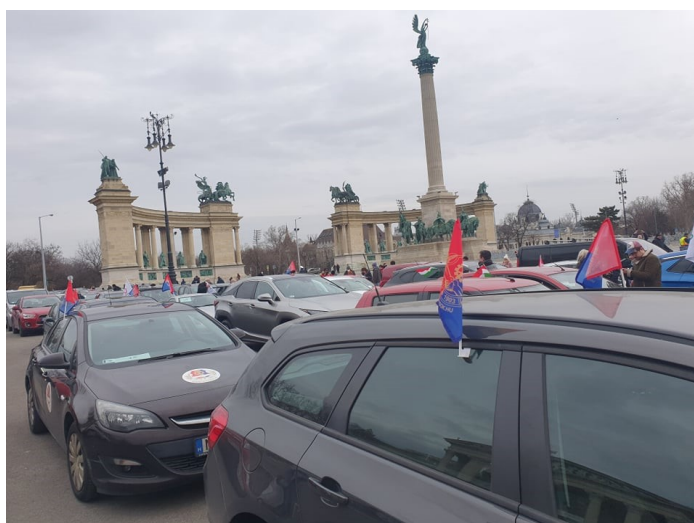
Az 5-ös számmal indultunk.



Ameddig a szem ellát....



Komoly elszánt tekintet szükséges.



A Hősök terére érve.

Szentgyörgyi Mihály

„Most hát, Jancsi lelkem, eredj, ha menned kell!”...

(Petőfi Sándor: János vitéz)

Gondolatok egy nyugdíjas búcsúztató díszbédjének aranyhárom tyúkhúslevesét kanalizgatva.



Sokféle próbatételt kiállt készenlétet vállalt, sokat túlórázott, átkelt az Óperenciás tengeren is, táltos (vas) paripáján mindenhol ellovagolt az országban, ahol viszályt halott. Ezalatt az idő alatt, az otthonról hozott hamuban sült pogácsa is szép lassan elfogyott. Egyszer azonban a hősök is megpihennek, átveszik helyüket a utódaik, akik továbbviszik a hőstetteket. Itt a vége fuss el véle! Aki nem hiszi járjon utána. Ha ez az ebéd hosszabb lett volna, az én mesém is továbbtartott volna.



Egyszer volt hol nem volt, volt egyszer egy legkisebb pályavasutasfiú, aki elindult világot látni az üveghegyen túlra oda, ahol a kurtafarkú malac túr a MÁV Pft. Főnökségre.

Találkozott az öreg királlyal aki megkérdezte tőle:

- Hát kártyázni tudsz -e fiam?

- Igen ultizni már tudok - válaszolt (ez a tudás akkor életmentő volt).

- Szerencséd, hogy jól válaszoltál, ezért meghagyom az életedet - mondta a király.

Annyira megtetszett neki, a fiú, hogy ezt mondta neki:

- Rád bízom ezt a csodálatos mesevasútat, amit életed árán is őrizned kell.

Így történt, hogy a hetedhét országban maradt 46 évig.

Vándorlásai alatt sokféle munkakört bejárta a hétmérföldes munkavédelmi csizmájában, ment a ranglétrán felfelé, míg egyszer csak láss csodát, megkapta a felekirályságot, a főpályamesterséget. Miután elnyerte a királyné kezét, akivel óriási lakodalmat csaptak, azt hitte minden rendben, most aztán boldogan élhetnek míg a világ... és még hét nap. Ahogy illik örökön örökre a kacsalábon forgó palotában. Hiszen a sárkány minden fejét levágta, már nem okád többé füstöt sem, nem riogatja a népet. Sajnos csalódott, mert ugye a fejek újra nőttek mindig, ezért, hogy megvédje az alattvalókat beléptette őket a szakszervezetbe. Itt vigyázta őket a jótündérekkel együtt. A vasorrúbába sem hagyta békén, állandóan ott röpködött a seprűjén és bosszantotta hősünket, elrontotta éjjel, amit nappal megcsináltak. Hiába azonban, Ő kitartó és rettenthetetlen volt.

Boldog nyugdíjas éveket Barátunk!



Mezei Vera

Nehéz élethelyzetbe került vasutas kollégáid megsegítésére adód egy százalékát alapítványunknak ajánld fel!

Adószám: 18172825-1-42

Alapítvány a Pályavasutasokért

Köszönjük!

Események, ünnepek az első negyedévben!

Január 22 : a magyar kultúra napja



A magyar kultúra napját 1989 óta ünnepeljük január 22-én. Azért ekkor, mert Kölcsey Ferenc 1823-ban e napon fejezte be Csekén a *Himnusz* kéziratát.

Február 1 : a köztársaság napja

I. Az első magyar köztársaság 1918-1919. Az őszi- őrzsás forradalom által alakult köztársaság volt. 1918. november 16-án az Országházban a képviselőház és főrendi ház feloszlatta magát, majd a gyűlés alkotmányozó nemzetgyűléssé alakult át. A néphatározati javaslat deklarálta a függetlenséget, meghatározta az új államformát, a köztársaságot, és a hatalmat Károlyi Mihály elnökle alatt álló népkormányra ruházta a Nemzeti Tanács intézőbizottságával egyetemben. A Tanácsköztársaság 1919. március 21-i kikiáltásáig élt.

II. A Nemzetgyűlés 1946. február 1-én fogadta el az 1946-os I. törvénycikkelyt, mely alapján megszületett a második magyar köztársaság. A második magyar köztársaság három és fél évig létezett, az 1949. évi XX. törvény – a Magyar Népköztársaság alkotmányáról - szovjet mintájú, kommunista berendezkedést vezetett be.

III. A harmadik magyar köztársaság az 1989. október 23-án Szűrös Mátyás által kikiáltott köztársaság.

A 2012. január 1-jén hatályba lépett Alaptörvény (alkotmány) kimondja: hazánk neve Magyarország, államformája köztársaság.

Február 6 : a rádiótechnika fegyvernem napja



Arra emlékezünk ezen a napon, hogy 1947. február 6-án Bay Zoltán és kutatócsoportja radarral megmérte a Föld-Hold távolságot. A magyar űrkutatás kezdetének tekinthető ez az esemény. A radarszillagászat tudománya Bay Zoltán munkásságához köthető. A négyszázezer kilométerről visszavert jel elvesz a zajban. A jel/zaj arány nem változtatható, ezért volt nagyszámú Bay Zoltán tálmánya, amely az hogy coulométerrel jelösszegzést valósított meg.

Forrás: www.bme.hu

www.fizikaiszemle.hu

Február 25 : a kommunista diktatúrák áldozatainak emléknapja

Az Országgyűlés 2000. június 13-án határozott úgy, hogy ezt a napot a kommunista diktatúrák áldozatainak emléknapjává emeli. Azért e napon, mert 1947. február 25-én Kovács Bélát, a Független Kisgazdapárt főtákarát a megszálló szovjet katonai hatóságok jogtalanul letartóztatták és a Szovjetunióba hurcolták, ahol nyolc évet töltött fogságban. Százmillióra becsülik azoknak az áldozatoknak a számát, akik a kommunista diktatúrák miatt hunytak el világszerte. Kelet-Közép-Európában a számuk eléri az egymillió főt. Ez a szám csak azok mennyiségét mutatja, akik itt vesztették életüket éhínségben, kényszermunkatáborban, vagy kegyetlen kivégzés által. Ennél jóval magasabb az a szám, akik életét közvetve a diktatúra hétköznapi valósága testileg és lelkileg megnyomorított. A rendszer áldozatai voltak még a megkínzottak, akiket vallás közben kínoztak, megbélyeztek, kirekesztettek vagy börtönbe zártak, akiket csoport- vagy vallási hovatartozása miatt üldöztek, továbbá mindazok, akiket megfosztottak a szabad cselekvés és választás lehetőségétől.



Magyarországon gyakorlatilag nem volt család, melyet valamilyen módon ne érintett volna a kommunista elnyomás. „1945 és 1950 között közel 60 ezer ember került bíróság elé, ebből 26 997-et el is ítélték, 477-et halálra ítélték, 189-et kivégeztek.

Ugyanebben az időszakban közel 50 ezer embert internáltak, 15 ezret pedig kitelepítettek lakóhelyükről. A szovjet kényszermunkatáborokban 200 ezer magyar lelte halálát.

Forrás: www.azonnali.hu

www.gorogkatolikus.hu

Március 15 : a magyar sajtó napja



Március 15. az 1848-49-es forradalom és szabadságharc ünnepe. Ezen a napon nyomtatták az első szabad magyar sajtó termékeit: a Tizenkét pontot és a Nemzeti dalt. 1848. március 15-én a Tizenkét pontból rögtön az első követelte a sajtószabadságot, a többi, alapvető forradalmi követelés mind csupán ezután következett.

Azt azonban kevesen tudják, hogy 1990 óta a sajtószabadság, vagyis a Magyar Sajtó napja is. 1848. március 11-én Irinyi József állította össze a 12 pontot, amelynek első pontja „Kívánjuk a sajtó szabadságát, a cenzúra eltörlését”.

1848. március 15-én kitört a forradalom. Petőfi Sándor, Jókai Mór és Vasvári Pál, mintegy tízezer fős tömeggel elindultak Landerer nyomdájához, ahol kinyomtatták a szabad sajtó első magyar sajtótermékeit, a 12 pontot és a Nemzeti dalt.

Kimondták a sajtószabadságot, amiről Petőfi így írt a naplójában: „Ma született a magyar szabadság, mert ma esett le a sajtóról a bilincs...”, Pesten aznap csak a polgári sajtószabadság elvét mondták ki, mert a sajtószabadság törvénybe foglalása elhúzódott. „Április 11-én hirdették ki az uralkodó által is szentesített 1848: XVIII. törvénycikket a sajtószabadságról”.

Forrás: www.tudomanyplaza.hu

www.magyarorszagom.hu

Március 16 : a magyar zászló és címer napja



A magyar zászló rövid története:

A magyar zászló és címer hosszú utat járt be a történelem során. A ma ismert és használt, piros, fehér, zöld lobogót az 1848-ban, a francia forradalom hatására radikalizálódó értelmiség alkotta meg és szentesítette a XXI. törvénycikkben.

Egy XIX. századi értelmezés szerint a magyar trikolorból a piros az erőt, a fehér a hűséget, a zöld pedig a reményt jelképezi. Ezek egységét fejezi ki a magyar zászló.

Azonban a magyar lobogó nem volt mindig piros, fehér és zöld.

- A 10. századi Árpád-házi fejedelmi zászlók egyszínű pirosak és fogazottak voltak.
- A 11. században jelent meg a fehér kettős kereszt-szimbólum és változott a forma is.
- A 13. században a lobogón megjelent a zöld szín, a magyar címerről ismert hármas halom formájában.
- Ezt követően az Árpád-házi királyok hétszer vágott, piros-fehér csíkos zászlaja következett.
- 1301 után az újabb és újabb uralkodók a saját ízlésükre szabták a lobogót, de az alapot jelentő piros és fehér színek minden, korabeli zászlón megjelentek.
- A 18. században egy rövid ideig fekete-sárga színű volt a magyar zászló.
- A reformkor és a szabadságharc idején született meg a piros, fehér, zöld magyar polgári zászló és Magyarországi állami zászlaja, címerrel ellátva.

A magyar lobogó története itt még korántsem ér véget, de e cikk terjedelme nem teszi lehetővé, hogy mindegyiket bemutassuk.

Amit mindenkinek tudnia kell a magyar címerről

A magyar címer a maihoz hasonló formában a 16. század elején jelent meg először. A ma ismert és hivatalosan elfogadott címet az 1867. évi osztrák–magyar kiegyezést követően kiscímernek nevezték.

A 2012. január 1-től hatályos Alaptörvény és a korábbi Alkotmány szerint:

„Magyarország címere hegyes talpú, hasított pajzs. Első mezeje vörössel és ezüsttel hétszer vágott. Második, vörös mezejében zöld hármasként arany koronás kiemelkedő középső részén ezüst kettős kereszt. A pajzsra a magyar Szent Korona nyugszik.”

Miért épp március 16-a lett a magyar zászló és címer napja?

A Országgyűlés 2014. december 16-i ülésnapján elfogadott és december 17-én határozatába foglalt döntésével március 16-át a magyar zászló és címer napjává minősítette.

Azért ezt a napot választották, mert március 16-án fogadták el az 1848-as XXI. törvénycikket, amely nyilvános ünnepek alkalmával az összes közintézmény és magyar hajó esetében kötelezővé tette a nemzeti lobogó és az ország címerének használatát.

A határozati javaslat indoklása kifejti, hogy „a magyar nemzet összetartozását, a magyar nemzeti függetlenséget kifejező piros-fehér-zöld színű zászló, valamint az alaptörvényben meghatározott címer a nemzeti kulturális örökség része, tiszteletük az intézmények, a szervezetek és a magyar nemzet polgárainak közös felelőssége”.

Forrás: www.poliform.hu

www.wikipedia.org

Böjt

A böjt szinte az összes világvallás szerves részét képezi. Fő célja, hogy a hívőket lelkileg felkészítsék a bűnbánatra.

A nagyböjt - a fő keresztény böjt - megelőzi a fő keresztény ünnepet, a húsvétot. A katolikus és az ortodox keresztények a böjt dátumaiban különböznek egymástól. Ez azért történik, mert a katolikus hagyományban elfogadott kronológia eltér attól, amelyet az ortodox egyház betart. Így a katolikusok a gregorián naptárnak megfelelően határozzák meg a húsvét dátumát - tehát a nagyböjt dátumát -, míg az ortodoxok az alexandriai naptárt használják.

A nagyböjt időtartama ilyen vagy olyan módon kapcsolódik a 40-es számhoz. Az ortodoxiában a nagyböjt 48 napig tart (hétfőn, hét héttel húsvét előtt kezdődik és szombaton, közvetlenül húsvét előtt ér véget).

Nyugaton és keleten egyaránt a nagyböjt hivatalos neve egy, a 40-es számot jelölő szót használ. Teljes időtartama hamvazószerdától nagyszombatig 46 nap, amennyiben a vasárnapokat is beleszámítjuk.

Húshagyó kedd a farsang utolsó napja, (idén március 1.) másnap hamvazószerdával kezdődik a keresztények 40 napos nagyböjti időszaka.

Fenti számítások alapján hamvazószerda 2022-ben március 2-ikára esik.

Nagyböjt idején minden állati eredetű étel tilos. A nagyböjt első hetét különlegesen szigorúan tartják. A böjt első

napján, hétfőn teljes mértékben tartózkodnak az ételtől. Keddtől péntekig száraz étkezés megengedett (ihat vizet, fogyaszthat kenyeret, sőt, diót, mézet, nyers gyümölcsöt és zöldséget, szárított gyümölcsöt). Szombaton és vasárnap meleg étel fogyasztható.

Forrás: www.top2022.net

www.wikipedia.org

Tudtad?

Mi a farsangi fánk története?

A farsang napjainkban is legismertebb és legkedveltebb étele a farsangi fánk. Ezt a finomságot sokféleképpen hívják, és talán még több receptje van: erdélyi neve pánkó, a Felvidéken siskának, a palócok pampuskának nevezik. Általában könnyű tojásos tésztából készül, de sok más variációja is lehet (burgonyás, **csöröge**). Készíthetjük töltve vagy töltetlenül is, sósan vagy édesen. Általánosan jellemzője, hogy bő zsírban vagy olajban sül. Számos babona fonódott össze a fánk nevével. A Szerémségben például azért készítették, hogy a vihar el ne vigye a háztetőt.

Egyes források szerint Olaszországból származik, feltételezések szerint Beatrix királyné közvetítésével került be Mátyás király udvarára, de sok érdekes történet kapcsolódik még a fánk megjelenéséhez Európában.

Az egyik legismertebb így szól: Marie Antoinette megszökött egy udvari álarcosbálról és csatlakozott az utcán összegyűlt sokasághoz. Mindeközben megéhezett, így vásárolt egy fánkot az egyik utcai árustól, ami nagyon megízlett neki. Úgy döntött, hogy az őt kísérő lovagnak az egész kosárnyi fánkot meg kell vásárolnia. Annyira megszerette az ízt, hogy a fánkkészítőt az udvarba rendelte és felvette a konyhába. Attól kezdve a királyi lakomák részét képezte ez a finomság.

Egy másik vicces anekdota szerint Bécsből származik ez az édesség. Mikor Krapfen, a híres neves bécsi pék elhunyt, asszonya vette át a pékség vezetését. A péknére a vendégeknek reggelente rendszeresen hosszú időt kellett várniuk, ennek pedig hangot is adtak. Erre válaszként Krapfenné egy darab kenyértésztát valamelyik vendég fejéhez szeretett volna vágni... Azonban a tészta rossz irányba repült, egyenesen a sistergő olajba esett. Az illata megtetszett a vevőknek, s így a véletlennek köszönhetően megszületett az első fánk.

Együnk sokat farsang alkalmából! Hogy miért? A hagyomány szerint minél többet eszünk farsangkor, annál több lesz a termés. Ezen kívül a böjti időszak előtt hagyjuk meg magunknak azt a kényelmet, hogy egy kicsit f(al)ánkok legyünk.

Forrás: www.zilakavehaz.hu

Szerkesztette: Fehérné Ragcsák Andrea-Mezei Vera



A konyhatündér receptjei:

Krábca a böjti napokra

A húsmentes fogások császára főételként is megállja a helyét, garantáltan nem maradunk éhesek utána!



Ha a böjti hetek végére kifogytunk a húsmentes receptekből, akkor ez a finomság könnyedén kihúzhat minket a gondból.

Édességként is készíthetjük, de főfogásként is remekül helyt áll, a köles miatt kifejezetten laktató fogás.

Hozzávalók:

Tészta:

1 bögre tönkölyliszt
1/2 bögre rétesliszt
1/4 bögre finomliszt
2,5 dkg élesztő
1,5 dl langyos víz
1,5 dl tej
1 tk cukor
1 csipet só
1 ek. Étolaj

Töltelék:

1 bögre köles
2 bögre tej
1 bögre víz
50 dkg túró
8 db tojás
30 dkg cukor
1 ek. vaníliás cukor
4 dl tejföl
3 marék cukros, darált dió

A tésztához a liszteket egy nagyobb tálban összekeverjük, belemorzsoljuk az élesztőt, és egy evőkanál cukrot adunk hozzá. Szórunk bele egy csipet sót, majd beleöntjük a víz és tej keverékét. A végén az olajat is beledolgozzuk. Közepesen lágy tésztát dagasztunk, majd pedig langyos helyen hagyjuk duplájára kelni.

Közben elkészítjük a kölest. Egy 3 dl-es bögrényi mennyiséget öntünk egy edénybe, majd öntünk rá egy bögrényi vizet és két bögrényi tejet. Addig főzzük, amíg a köles fel nem veszi a folyadékot. Utána hagyjuk langyosra hűlni.

Ha megfelelő a köles hőmérséklete, akkor hozzákeverjük a túrót, a tojásokat, a tejfölt, a cukrot és a vaníliás cukrot. A kezünkkel óvatosan átkeverjük, teljesen egyneműre dolgozzuk.

Amikor a tésztánk megkelt, akkor egy nagyobb tepsit vékonyan kikenünk olajjal. A tésztát a kezünk segítségével óvatosan kinyújtjuk a tepsiben, a széleire is felhúzzuk. Ezután a töltelék is ráhalmozunk. Figyeljünk, hogy a töltelék ne érjen a tepszi falához, mindig húzzuk fel a tésztát.

Ha elkészültünk, az egészet megszórjuk a cukros, darált dióval, majd 170 fokon kb. 45-50 percig sütjük. Akkor jó, ha már nem rezgős a közepe.

Csörögefánk

Hozzávalók:

2 dl tejföl
0.5 tk szódabikarbóna
1 db tojás
3 ek cukor
1 csip só
2 ek olaj
39 dkg liszt



A sütéshez és a szóráshoz:

olaj, porcukor

1. A **csörögefánk** elkészítéséhez egy nagyobb edényben a tejfölt összekeverjük a szódabikarbónával, majd minden alapanyagot külön kevergetve hozzáadunk. A lisztet utoljára rakjuk hozzá fokozatosan. Ezután kézzel összegyúrjuk.

2. A tésztát kilisztezett felületen kb. 1 cm vastagra nyújtjuk. Rombuszokat vágunk belőle, a rombuszok közepébe bevágást ejtünk, és azon keresztül átfordítjuk az egyik sarkát.

3. Bő, forró olajban kisütjük mindet időnként megforgatva. Ha szép arany színűre sülték, konyhai papírtörőre szedjük, hogy a felesleges olajat felitassuk. Porcukorral meghintve tálaljuk.

Forrás: www.mindmegette.hu

Fehérné Ragcsák Andrea

Úton (nem csak vasúton)

Úrkúti Őskarszt

Mint geológiai természeti értéket, már 1951-ben védetté nyilvánították, országos jelentőségű besorolással.

A 2012-ben Európai és Globális Geoparkká vált Bakony–Balaton Geoparkban az Úrkúti-őskarszt TT 2013-ban az év földtani értéke lett. Az országos kék jelzés nyomvonalán található, menetrendszerinti busszal Veszprém, Ajka felől megközelíthető meg.

A „**Bakony Jurassic parkja**” nevet is kiérdemelhetné Úrkút határában ez a geológiai csoda, egyik legrégebbi földtani látványosság a Csárda-hegyi őskarszt. A világon egyedülálló képződmény ez, a mangánérc kitermelésével tártak fel a jura korból eredeztetett, 100 millió éves eredeti, őskarszt sziklafalak. Véletlenül találtak rá, ugyanis eredetileg szén kerestek az évszázad elején a tízes években, mikor a szén helyett mangánérc lelőhelyre bukkantak. Külszíni fejtés eredménye lett az előkerülő 100 millió éves őskarszt. A rózsaszínes, tömött, jurakori mészkőben tengeri állatok mészvázás maradványai is előkerültek. Akkoriban itt még trópusi klíma uralkodott, és a visszahúzódó tengerből felszínre kerültek ezek a mészkősziklák.

Bár maga az őskarszt 100-110 millió éve született, a kőzet még előbb, inkább 190 millió évvel ezelőtt, a korajura tenger üledékeként jött létre.

A párás klíma lepusztította, feloldotta a mészkövet, így óriási foghíjak, lyukak keletkeztek a felszínén. Így képződtek a méretes üregek, melyeket feltöltött a folyékony mangánérc, ezt befedte az üledék, a későbbi korokban elrejtette előlünk és csak a XX. században láthattuk teljes szépségében.

Köztük lépdelve teljesen bizarr, semmihez sem fogható élményben lehet részünk: lekoptatott és lukacsos, hatalmas sziklaformák vesznek körül minden oldalról, melyeket néhol vöröslő vasas-oxidos réteg fed.



Világviszonylatban is kuriózumnak számít a magyar Grand Canyon



A Páris-patak szurdokvölgye természetvédelmi területet Nógrádszakál községtől északra találjuk ott, ahol az Ipoly, a közút és a vasút a legközelebb szorulnak egymáshoz.

Az év nagy részében teljesen száraz, csapadékos időben és hóolvadáskor viszont szép vízesések képződnek a 15-20 m mély, szinte függőleges falú szurdok-völgyben.

Több millió évvel ezelőtt folyó kanyargott itt, és a felhalmozódott hordalék megkövesült rétegeit lehet megcsodálni. A hajdani folyó úgy vájta ki medrét, hogy ha a szurdokban sétál az ember, fölé magasodnak a hordalékból keletkezett, sziklaszerű építmények. Néhol fagyökerek szövik át a kőrétegeket, itt-ott kidőlt fatörzseken és moháttól csúszós kőtömbökön kell átmászni. Indák nyúlnak a gyanútlan vándor után, és szűnyoghadak ostromolják.

A köztudatban „**Palóc Grand Canyonként**” elhíresült védett szurdokvölgy elnevezése földrajzi szempontból ugyan nem helyes, de a terület különlegességét és egyediségét jól tükrözi.

Nemrégiben a Páris-patak völgyében lették fel Magyarorszag első fatörzsbárányait, melyek világviszonylatban is kuriózumnak számítanak.



A vulkáni kitörések megszűnte után lerakódott vulkáni üledékes anyagba növényi részek és fatörzsek ágyazódtak be. Az addig tavi környezetben lévő vulkáni üledékes réteg és a külső erők hatására a forró anyagban el nem égett fatörzsek korhadásnak indultak, a helyükön idővel üregek maradtak, amelyek a völgy fejlődésével és mélyülésével kerültek a felszínre. Az üregek lényegében a vulkáni üledékes kőzetbe beágyazódott fatörzsek lenyomatai, innen ered a lenyomatbarlang elnevezés is.

Az erdei környezetben lévő nedves, mély szurdokvölgy kérészeknek és szitakötőknek nyújt élőhelyet. Ezek közül kiemelendő védett fajok a feketelábú szitakötő, a Geoparkkal érintett területéről csak innen előkerült csermely szitakötő és a nem védett, de országos szinten is ritkának számító fenékjáró poloska.

Megközelítése Rárópuszta irányából Nógrádszakál felé haladva, az országútról bal kézre letérve a vasúti sínen áthaladva lehetséges. Eligazodásunkat segíti az Ipoly Erdő Zrt. által, a közút mellé nemrégiben kihelyezett információs tábla, amely a védett területről ad részletes leírást. Minden évszakban látogatható, de leglátványosabb a tavaszi időszakban. Felkeresése az omlásveszély miatt nagy körültekintést, óvatosságot igényel. Csapadékos időben és hóolvadáskor viszont szép vízesések képződnek a 15-20 m mély, szinte függőlegesfalú völgyben.

Forrás: www.sokszinuvidek.24.hu

Szerkesztette: Fehérné Ragcsák Andrea - Mezei Vera

Felhívás!

Gondolkodsz, hogy belépj –e szakszervezetbe?

Legyél a PVDSz tagja!

**Duplán érdemes belépni hozzánk, hiszen az alacsony tagdíj mellett,
a kedvező szolgáltatásainkon túl:**

Az idei évben belépett, új tag között **negyedévente** kisorsolunk egy

20 000 Ft.

értékű ajándékutalványt.



De, természetesen Mi megbecsüljük a hűséges tagtársainkat is!

Ezért, 2022 év végén a már meglévő tagok is nyerhetnek tőlünk egy 3 napra, 2 éjszakára szóló

Wellness utalványt.



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: Szánthó Géza – **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: Dru-ker Nyomdaipari Szolgáltató Kft.

1033 Budapest, Mozaik u. 10.