

**A Pályavasúti Dolgozók Szakszervezetének Lapja
2022. július–szeptember XXIV. évfolyam 3. szám**

Interjú Sárkány Lászlóval, a budapesti pályavasúti területi igazgatóval

Köszöntelek Igazgató Úr! Az első kérdésem az lenne, hogy van-e a felmenőid között vagy családod egyéb tagjai között – pl. testvér – vasutas?

Azt nem mondom, hogy ősi vasutas családból származom. De igen, a felmenőim között voltak vasutasok is, illetve édesanyám az úgy fogalmazott, hogy nem vasutas hanem MÁV alkalmazott volt, anyag- és eszközgazdálkodással foglalkozott. Nyilván akkor még más volt a neve ennek a tevékenységnek, ebből a munkakörből ment nyugdíjba, anyai nagyapám pedig pályamester volt Kiskunfélegyházán.

A kis Lacika gyermekként mit gondolt, mi szeretne lenni, ha felnőtt? Volt-e más szakma a terveid között?

Több minden érdekelt, mint minden fiataalt általában. Az anyai ágon persze megvolt a ráhatás, hiszen többször hallottam, hogy „jaj, de szép lesz majd vasutas egyenruhában” meg ehhez hasonló. Lehet épp e ráhatások miatt volt lázadó kamaszként az a fejemben, hogy „még nem tudom pontosan mi akarok lenni, de biztos, hogy nem vasutas”. Aztán persze az élet úgy hozta, hogy a vasúthoz kerültem és nagyon hamar megszűnt minden ellenérzésem is. Amennyire annak idején ellenkeztem, hogy én pedig biztos nem leszek vasutas, legalább annyira megszerettem ezt a szakmát és idestova 33. éve a MÁV Zrt. kötelékében tevékenykedem.

Akkor te nem MÁV alkalmazott vagy, hanem vasutas vagy?

Így van!

Gyermekeidet megfertőzte már a vasút, vagy megfertőztet-e te őket, vagy nem terelgeted az érdeklődésüket?

Gyermekeim lányok, mind a hárman. Az idősebb lányom 16 éves most, még ő keresgéli a lehetőségeket, hogy mi felé nyit, nem feltétlen szerettem volna befolyásolni, nyilvánvalóan vasutas rendezvényeken járt, gyerekvasúton járunk, tehát azért ilyen impulzusok már értek.

Karácsonyra vasutas hátizsákot meg pólót kap, semmi célzás.

Ilyen direkt módon azért nem befolyásolom. Az ikrek még nyolcadik évesek, tehát ők még fiatalok ehhez, bár azért gyerekvasúton, kisvasúton azért már ők is voltak már több alkalommal.



Mindig ennyire mobil voltál? Kérdezem ezt azért, mert Szegedi lakos vagy, ehhez képest évek óta Budapesthez köt a munkád.

Én Szegeden születtem, Szegeden nőttem fel és Szegeden jártam iskolába, Szegeden, illetve Szeged környékén kezdtem a vasút kötelékében dolgozni, ez tartott egészen 2018-ig, tehát ha a kérdésre válaszolnom kell, akkor azt mondom, hogy nem, ilyen mobil tulajdonképpen 2018 decemberétől vagyok, amióta Pesten dolgozom.

Mennyire okoz nehézséget ez a mobilitás?

Kezdetben fejtörést okozott, hogy a munkát és a családi életet hogyan tudjuk jól összhangba hozni, figyelembe véve a távolságot. Felmerült az is, hogy költözne a család, tehát több szempontot mérlegeltünk pro és kontra. Végül is a „családi kupaktanács” döntött. Tekintettel arra, hogy a páromnak minden segítsége Szeged környékéhez kötődött akkor még az ikrek is kicsik voltak, a család életviteléhez az passzol legjobban, ha a család marad Szegeden, én pedig ingázom, vagyis részben ingázok. De természetesen igyekszem minél többet velük lenni és törekszem arra, hogy ne csak „hétvégi apuka” legyek.

Ha a hétvégén végre hazamész, mi a program a családdal? Meséld el egy átlagos hétvégédet!

Általában, amikor pénteken hazaérek akkor a lányok első reakciója, hogy „ittthon van apa!” és a nyakamba ugranak, ami nyilván nagyon jó érzés egy hét munka után.

A családi hétvége általában változatos, hétvége függő, más nyáron, illetve más télen, természetesen ilyenkor van lehetőségünk közösen kimozdulni, lehetőség szerint természetesen a családdal töltöm a hétvégét.

Túrázni mentek együtt? Főztök? A boltba a feleséged jár, csak te jársz? Gyere lányom, gyere velem, gyere fiam, gyere velem, vagy leülsz velük társasjátékot játszani, minden hétvégén, szombaton fix kettőkor moziba mentek? Ilyenre gondolok.

Általában nincsen fix programunk hétvégére ezt mindig az alkalom és az élet, illetve az évszak adja. Magánházban lakunk, nyilván a ház körül is van tennivaló, ami ilyenkor apára hárul általában és erre a hétvége remek alkalom. Gyakran jönnek a lányok, hogy akkor „Apika” mit csinálsz, segítünk neked és akkor jönnek és csináljuk közösen. Van, hogy elmegyünk túrázni, vagy társasozuk.

Kertet együtt csináljátok, ültetitek a virágokat közösen, ilyenek?

Akár ilyen is, igen, ilyenre is volt példa.

Gondolom nem a kőműves munkát végzitek együtt? :)

Nem, és nem is a fűnyírókat tologatják a lányok. J Természetesen vannak családi programok, anyósomék és sógoromék sem messze laknak tőlünk, van úgy, hogy csinálunk egy közös programot, egy közös főzést. Tehát általában így telnek a hétvégék.

Rátérve a szakmára. Mit éreztél, amikor üzemirányító központ vezetőből a legnagyobb pályavasúti terület igazgatóság vezetője lettél, illetve milyen elképzelésekkel vágtál bele, milyen érzések dolgoztak benned, és ezekből mit sikerült eddig elérni?



Nyilván az ember vegyes érzésekkel mond igent egy ilyen felkérésre. Mindamelllett, hogy hatalmas megtiszteltetés, egy Budapest területi igazgatóság nem kis terület, beszélhetünk itt bármilyen volumenről, vonatforgalomról, a műszaki berendezésekről stb., ezt vezetni, koordinálni és a szakmák közötti összhangot megteremteni a közös cél érdekében nem kis feladat. Tisztában voltam azzal, hogy rengeteg kihívással kell majd szembesülnöm. Az egyik általam nagyon tisztelt felsővezető fogalmazott úgy, hogy „lesznek boldog perceim és nehéz éveim”. Így két év távlatából ha visszagondolok és a történéseket ösz-

szegzem, akkor azt kell mondanom, hogy kicsit talán túlzott, mert sokkal több volt a boldog perceim, mint amit ő prognosztizált, vagy amit én gondoltam. Természetesen voltak és lesznek is kihívások. Nyilván össze kellett, hogy szokjunk a csapattal, meg kellett ismerjék a gondolkodásomat és kölcsönösen meg kellett ismerjünk egymás. Mára már azért bátram ki merem jelenteni, hogy tudunk együtt gondolkodni és tudunk együttműködni és tényleg félszavakból megértjük egymást. A kihívásokat pedig nem hiszem, hogy részleteznem kell, szerintem a híreket mindenki olvassa, rengeteg projektben vagyunk érintettek. Nem gondoltam azt, hogy kettő nap alatt világot lehet váltani Budapesten, de még kettő év alatt sem, ezt most sem gondolom másképp. Elindultunk közösen egy úton, úgy gondolom, hogy jó irányba megyünk, napról napra javulunk és erősödünk. Ehhez természetesen kell mind a felsővezetők, mind a kollégák támogatása, mely úgy érzem megvan.

Budapest területileg a legnagyobb igazgatóság, ezzel arányban a legtöbb létszámhiány is itt van. Hogyan ítéléd meg ezt a helyzetet? Még kezelhető, vagy már lassan kezelhetetlen, mit gondolsz erről?

Átlagosan 8-10 %-os létszámhiánnyal működik a Budapesti terület már évek óta, természetesen ez kihívás a kollégák számára, hiszen az alaptevékenységeket el kell látni, ez nem lehet létszám kérdés. Mindenképpen megoldásokat kell arra találni, hogy ezeket a tevékenységeket el tudjuk látni. Nyilván azért az élet is változik, ezzel együtt a körülmények is, így a tevékenységünk mikéntjeit valamint az ezekhez szükséges és rendelkezésre álló létszámokat is célszerű időről-időre felülvizsgálni, ezt meg is tettük az idén. Erről szólt az év első fele, éppen azért, hogy lássuk kell-e aggódjunk valójában, a jelentős létszámhiány okán, vagy pedig ez még egy normális mederben tartható. Ezek alapján úgy gondolom, hogy „ma még jók vagyunk”, kezelhető. Aggodalomra inkább a jövő adhat okot, hiszen a Budapest területre is jellemző, és főleg a műszaki szakterületekre, hogy koros az állomány. Statisztikai adatok is alátámasztják, hogy évről-évre másfél-szer annyi ember megy el nyugdíjba a munkaerőpiacról, mint ahányak belépnek oda. Ez nyilván nem budapesti probléma alapvetően, még csak nem is MÁV szintű probléma, hanem úgy gondolom, hogy Magyarország szintű probléma. Keresni kell a megoldásokat arra, hogy azt amit eddig emberi erőforrásokkal oldottunk meg, hogyan tudjuk technikákkal, fejlesztésekkel, vagy egyéb módon kiváltani, mert nem lesz annyi ember a munkaerőpiacon, amelyre a mostani gondolkodásunk szerint szükség van.

Mi a véleményed a bértömeg-gazdálkodásról? Szerinted mennyire sikerült élni vele?

Bértömeg-gazdálkodás adta lehetőségekkel még mi sem értünk teljes célba. Nyilván a legnagyobb lehetőség a létszámhiány okán Budapesten volt illetve van ebben. Ahogy említettem, áttekintettünk a tevékenységünket, a racionalizálási lehetőségeket, ezek alapján határoztuk meg mely pozíciókat tudjuk lezárni és az így képződött bértömeget bérfejlesztésre fordítani. Mindenképpen azt szerettem volna, hogy bármilyen irányba is mozdulunk el, az koncepcióban fölépített és átgondolt logika mentén történjen, objektív adatokra épüljön, amivel valóban a kollégák leterheltségét lehet értékelni.

Ez egy jó lehetőséget teremtett arra, hogy az elmúlt időszakban - főleg az alacsony MMK-k-ban - összetolódott béröllő okán föllépő feszültségeket valamelyest oldani lehessen. Nyilván nem ad megoldás mindenre és amivel gazdálkodni tudunk valószínűleg nem lesz elég mindenre, ez a következő hetekben fog eldőlni. Az biztos, hogy valamennyit tudtunk e tekintetben is előre lépni, azt nem merném kimondani, hogy célba is érünk, de ez is egy jó példa arra, hogy elindultunk talán egy jó irányba, és haladunk egy jó úton.

Akkor, ha összegezni kéne azt mondd a bértömeggazdálkodásra, hogy egy jó lehetőség a meglevő esetleges bérproblémák, feszültségek valamilyen szintű kezelésére?

Én úgy gondolom, hogy ez egy jó lehetőség, ahhoz hogy a végeredmény is jó legyen nyilván objektívnak és tárgyilagosságnak kell tudni maradni. Ha elkövetjük azt a hibát, hogy szubjektív szempontok alapján döntünk bérfejlesztésről, az biztos, hogy nem lesz előremutató.

Aktuális kérdés, ami mind magánszemélyeket, mind cégeket érint a gáz és áram árának drasztikus emelkedése. Látszik-e már a növekedésnek a hatása? Vezetőként látsz-e ebből valami kiutat, vagy a nehéz időszak túlélése a cél?

Nyilvánvalóan az energiaárak emelkedése mindenkit súlyt, minket elsősorban az üzemeltetési költségek növekedése érint, de közvetve megjelenik a megrendelt szolgáltatásokban, anyagárakban is. Ez utóbbi hatások miatt mi is rákényszerültünk egy-két korábban betervezett munka lemondására. Természetesen mi is keressük a költségmegtakarítás lehetőségeit, hogy kompenzálni tudjuk az áremelkedéseket. Még azt sem merem mondani, hogy majd a tél lesz nehezebb, mint a nyár, hisz nyáron a klimatizálás okoz magas energiafelhasználást és költséget. Az elmúlt években számos új klímaberendezés települt, ez nyilván a kollégáknak a komfortérzetén tud javítani, jogos igény a klímaváltozásra figyelemmel. Ennek másik része a technikai fejlődés, hiszen a mai modern műszaki berendezéseink is, főleg ez a TEB szakterületre igaz, klimatizált körülményeket igényelnek, és komoly energiafelvétellel járó berendezések. Természetesen az árnövekedések kompenzálására forrásokat és megoldásokat kell találni. Az biztos, hogy bárhol is csoportosítottunk át költséget, ez nem mehet az üzemkészség, vagy a közlekedésbiztonság rovására, hiszen ezek fenntartása alapvető feladatunk.

Köszönöm szépen az interjút!

Dr. Kispál Viktor

1 perces kérdezz-felelek:

Szeged, vagy Pest?

Pest.

Pop, vagy rock?

Rock.

Pálinka, vagy whiskey?

Alkalomtól függ.

Nyár, vagy tél?

Nyár.

Szalonnás-hagymás rántotta, vagy tükörtojás?

Szalonnás-hagymás rántotta.

Tudtad?

Mi „Az Őrség zöld aranya”

A 20. század elején terjedt el az Őrség területén a „tökmagolajútés”. A mai Szlovénia területéről származik a tökmagolaj-sajtolás hagyománya. Eleinte még héjas tökmaggal rendelkező tököket termesztettek, majd folyamatosan rátértek a héj nélküli tökmag termesztésére. A töktermésből kigyűjtött magvakat először megmossák, majd a napon, vagy a konyha melegében megszárogatják. Ezt követően elviszik a legközelebbi tökmagolaj-sajtolóba, ahol először ledarálják a magot, majd ezt követően sóval, és vízzel keverik össze a darálékot, és egy fém edényben, tűzön megpirítják. Az enyhén megpirított darálék kerül a sajtoló présbe, mely kisajtolja belőle az értékes olajat.

A tökmagolajnak több pozitív élettani hatása is van. A hazai nemzeti park igazgatóságok, így köztük az Őrségi Nemzeti Park Igazgatóság is Nemzeti Parki Termék védjegyet ad azon termelőknek, akik pályázatukat benyújtják, és termékeik megfelelnek a kritériumoknak. A Védjegy célja, hogy segítse a nemzeti parkok területén élő termelők, kézművesek piaci érvényesülését. A vásárlóknak pedig mindez minőségi garanciát jelent.

Forrás:

www.orseg.info.hu



Szervezeti hírek

A PVDSz 2022. évi vasutasnap i ünnepségei

Így ünnepelték az idén a vasutasnapot az alapszervezetünk

A **Sárbogárdi szakasz**, ahová hivatalosak voltunk egy finom ebédre. Bár a szakács arcán nem látszik, (középső kép) de jó hangulatban telt mindenkinek a délután.



Kimle „szupercsapata”, ök az idén nagyobb létszámban tudtak részt venni a bulin, mint a tavaly. (Sajnos csak ilyen kis képet kaptunk)



Ebben a válságos helyzetben, mindannyian egyetértettünk abban, hogy hiszünk a közösség erejében és bízunk az összetartozásban, amit nem utolsósorban a szakszervezetünknek is köszönhetünk.



A **Mezőtúr Pft.** PVDSZ alapszervezet kiegészülve a bizber-távközlő-erősáram-forgalom területéről érkező helyi PVDSZ tagokkal, immár hagyományos módon szakszervezetünk támogatásával megünnepelte a 72. vasutasnapot.

Családias baráti hangulatban elfogyasztott ebéd után, késő délutánig tartó beszélgetés keretében megvitattuk az ilyenkor szokásos, érdekes dolgokat.

Tóth Zoltán

Komáromban is „Szól a twist a vízparton”.



Évek óta hagyomány, hogy a Jobbparti Bizt.ber Főnökség közös vasutasnapot tart. Idén- *visszatérve a megszokott helyszínre* – Komáromban a Wf Szabadidő Park-ban került megrendezésre. Változatlanul jó hangulatban beszélgettek a kollégák egymással, ahol a közös főzés mel-

lett egy-egy szakasz, külön étellel is kedveskedett a vendégeknek/munkatársaknak. Szakszervezetünk természetesen anyagilag is hozzájárult az esemény költségeihez.

Nagy Miklós

2022. augusztus 26/27-én került megrendezésre a „POWER FULL FISHING RACE” fantázia névre keresztelt XVIII. erősáramú horgászverseny



A 18. versenyünk helyszínéül a Domony völgyi II. víztározó adott otthont.

24 órás csapat versenysorozatot hirdettünk, mely idén rendhagyóan 3 helyszínen zajlott.

Az augusztusi záróverseny is, mint az azt megelőzőek, kitűnő hangulatban zajlott köszönhetően az évek / évtizedek/ óta kialakult törzsgárdának, és az érdekvédelmi szervezetek támogatásának.

Étel, ital bőségesen, zsíros kenyértől a marhalábszár pörköltig némi desszertig széles volt az étel /ital paletta.

Idén a versenyre 390 ezer Ft. ösztámogatást kaptunk a szervezésre, melynek egy részét a Pályavasúti Dolgozók Szakszervezetétől kaptuk, ezúton is köszönet érte. Kiemelkedően fontosnak tartom a kollegalitás megerősítését a hasonló csapatépítő rendezvények alkalmával.

Halupka István





Vannak itt még szélmalomok, kezitcsókolom?

(Avagy Donki Hóte állást keres)

Hát itt vagyok újra, elmesélem, mi van velem. Az eredeti nevem Alonso Quijano, a Don Quijote – t később vettem fel. Emlékeztek még rám, talán egy régi történetből?

- Nem, nem haltam meg, az csak egy írói fogás volt. Lehetnék otthon is és unatkozhatnék a nyugdíjas éveimben, de eljöttem, hiszen tudjátok mindig is kerestem a bajt. Sokfelé jártam, a hazámat is elhagytam. Mikor eddig jutottam elszegényedve, éhesen, rájöttem munkát kell keresnem valami olyat, amiben tényleg magamra találhatok. Több munkaközvetítőben is sorban álltam már, beszéltem sok ügyintézővel, akik segítettek, tanácsokkal láttak el.

- Don úr, vagy hogy is hívják? Eleve ilyen névvel esélye sincs. A zavaros képzelgéseit felejtse el. Írja össze, hogy milyen munkát szeretne, mihez lenne adottsága. Készítsen egy önéletrajzot is, magyarul, ez feltétlen kell a sikerhez.

Az előnyeit (ne szépítsen!), hátrányait, írja össze. Kicsit konkrétan, ha kérhetem.

Várjon segítek, figyeljen, hogy is kell, majd én írom:

Név: *Donki Hóte* - látja ez egy rendes név így.

Született: Ne dadogjon, mondja! *1605. Mancha*.

Anyja neve: *Miguel de Cervantes* - lánykori név kell!

Iskolái: Lovagi tanulmányok –*képesített lovász (felső fokú)*

Végzettsége: A La Mancha lovagja - Ezt nem írhatom akkor legyen mondjuk: *zsoké*.

Munkahelyei: Középkori várak. -Várak, várak ááá *múzeumok* az jó lesz.

- **Erősségek?**

(Lássuk csak mi is az erősségem. Mondjuk aaaa - harcolás, lovaglás, vívás-, mééég kell valami???)

- ÁÁÁ igen, *erős szociális érzékenysége van* - az azt jelenti, hogy megtalálja a gyengéket az elesetteket, akiket mindenáron védeni szeretne. Tovább!

-Sokat olvastam, hatalmas a könyvtáram, talán ez is ér valamit.

-*Általános műveltség* - írom.

A kitartást mindenképpen ideírhatja, mondjuk még a hősiesség is szóba jöhet.

- Azért ne túlozzunk kérem, nincs nekem erre időm. Jó lesz a: *kitartó és elkötelezett*. A következőre ugrunk.

Gyengeségek?

- Kicsit hóbortosnak mondanak, és persze régimódinak, néha elvetem a célt, ha tűzbe jövök.

-*Idealista, pozitív beállítottság*, na ez kész is.

- Addig, addig küldözgettem az önéletrajzomat, amíg jöttek is a megkeresések, például a tűzoltók az üdvhadsereg, még az állatkórház is. De éreztem ez még egyik sem az igazi, ez túl egyszerű feladat lenne nekem. Nem, nekem olyan kell, ahol a lehetetlennel is szembe kell szállni, ahova más nem megy, mert túl keménynek találja. Az idegenlégióból is kaptam felkérést - akkor már majdnem kötélnek álltam. Lassan feladtam a reményt, hogy valaha olyan munkát találok, ahol érzem, önmagam vagyok, ahol ezt a sok hősi energiát, ami szétfeszít, hasznosítani tud-

nám. Aztán, amikor századszorra is elmondtam, hogy szeretnék dolgozni már, az egyik ügyintéző előkotort egy papírlapot a kupac legaljáról és azt kérdezte:

- Mit is mondott ki maga? Csak nem az a híres Donki Hóte, aki mindenkiel szembeszáll, még a szélmalomok ellen is harcol? Teljesen a múltban él, egy fura kőkori figura? Az sem riasztja el, ha eleve kudarcra van ítélve? Maga az a lehetetlen harcok bajnoka?

Van itt valami, de nem, nem, esélytelen, már évek óta itt porosodik

- Kérem! Ez az utolsó lehetőségem, kérem, bízson bennem.

- Várjon, na, itt van a kiírás. Olyan munkavállalót keresnek,aki ... Nahát, ezt egyértelműen magának találta ki. Egy bizonyos szakszervezet keres pontosan olyan embert, mint maga.

- Vagyis mit kell csinálni?

- Mindent. Tényleg rengeteg feladata lesz, sorolni sem tudom, több oldalnyi. Járnai az országot, elmondani mindenkinek miért is van itt, miért jó nekik, ha maga védheti őket. Beszéljen, érdeklődjön, ismerje meg őket, aztán törődnie kell velük, hogy el ne keseredjenek. Ha bármi gondjuk- bajuk van csak hívják magát, megoldja nekik, hogy ne féljenek, ne bánthassák őket.

El kell mondani nekik, hogy, hogyan vigyázzanak magukra. Aztán ha már megtörtént a baj, hogy lehet segíteni, kárt enyhíteni. A sárkányok mindig éberek, és minden elképzelt módon támadnak, ha levágja a fejüket újra nőnek. Bizony, bizony eléjük kell állni, a testével védeni őket, hogy magát érje a karom, a lándzsa, akármilyen erős ellenséggel áll is szemben mindenképpen ki kell tartania. Több irányból is támadhatják, úgyhogy a hátára is figyelnie kell. Persze sokat is kell tanulnia, mert azért az ellenség csalafinta, minden kérdésre tudnia kell a választ, nem hagyhatja, hogy kibabráljanak magával.

Olyan lesz, mint egy testőr, aki mindig harcra készen áll, nem lankadhat a figyelme. Ha kell ököllel, ha kell mosollyal fog élni.

A munka lényege, hogy minél több tagot gyűjt maga köré, akiket óv, annál nagyobb lesz az ereje, egyedül maga mit sem ér akármekkora hős. Ezt a védenecével meg kell értetnie, nem lesz könnyű összetartani a sokféle embert. Mindenki mást akart majd, de maga tudja jól, hogy a sárkányok félnek a tömegektől. Mindez természetesen a munkájához tartozik, ne várjon érte hálát érte, ez lesz a dolga. Csak nem elment a kedve kedves Donki uram?

- Kicsit meglepődtem, mert nem gondoltam, hogy ez aaaa elnézést milyen is?

- Konkrétan szakszervezeti képviselő.

Igen, igen szakszervezeti képviselő, még sosem hallottam erről. *Ha nekem, akkor ilyen lehetőségem lett volna, abban az időben..., óóh mennyi kihagyott pillanat. Már legenda lehetnék, mindenki ismerné a nevem.*- Most kell kezdeni?

-Felőlem azonnal is. Sok sikert!

VV.

Történetek, érdekességek a vasút világában, a világ vasútjain

Az **M1-es metróvonal** (Millenniumi Földalatti Vasút, a köznyelvben: *Kisföldalatti*)

Budapest első földalatti vasútvonala, amely ma már a Vörösmarty tér és a Mexikói út állomások között közlekedik, nagyrészt az Andrássy út alatt halad. 1896-os megnyitásával ez volt a kontinentális Európa első földalatti vasútvonala a Gizella tér (Vörösmarty tér) és az Artézi fürdő (Széchenyi fürdő) között.



A 19. század utolsó évtizedei Budapest fejlődésének történelmi léptékben is meghatározó időszakát jelentik. A városfejlesztés egyik kiemelkedő alkotása az Andrássy úti tengely kialakítása volt. Az 1870 nyarán megalakult Közmunkatanács első városrendezési elgondolásában a sugárút mint adottság már szerepel és még abban az évben meghatározták a pontos vonalvezetését, három szakaszra történő felosztását. Elkészült a vonatkozó rendezési terv és a költségvetés, majd az Országgyűlés 1870 decemberében jóváhagyta a megvalósítást. A Közmunkatanács kezdettől fogva ellenezte felszíni kötőtpályás tömegközlekedés létesítését a sugárúton. Balázs Mór javaslata nyomán egyre inkább egy földalatti vasút létesítésnek gondolata foglalkoztatta a Közmunkatanácsot. A földalatti vasútra kidolgozott koncepcióra a Siemens és Halske cég 1894-ben készített tervet, melyet a Közmunkatanács elfogadott azzal a feltétellel, hogy az építés csak akkor kezdhető meg, ha 1896-ra, a millenniumi ünnepségekre elkészül.

A földalatti vasútépítés gondolata és megvalósítása egyidős a londoni metró születésével. 1860-ban kezdtek hozzá az építéséhez és 1863-ban helyezték üzembe az első földalatti vasutat, azonban ez még gőzvontatású volt. A budapesti Millenniumi Földalatti Vasút a kontinentális Európa első földalatti vasútként 1896. május 2-án került a nagyközönség használatába, és nagyobb fennakadások nélkül szolgál ma is. 1973-ig a vonal hossza 3700 méter volt, 9 földalatti és 2 felszíni megállóval. A szerelvények 2 perces időközzel közlekedtek, a legnagyobb mért napi utasszám 34 526 fő volt. A II. világháború végéig a további fejlődés nem folytatódott. Az akkori szokások szerint a földalatti vasút bal oldali közlekedésű volt, amely 1973-ban tért át jobb oldalra, miután a forgalomirányító és biztonsági rendszereket is átépítették a földalatti korszerűsítése során.

A millenniumi földalatti az Andrássy úttal együtt 2002-ben a világörökség része lett.

Terézváros fő útvonalát, a Sugárutat 1884-re faburkolattal látták el. A Városliget felé rendszeres omnibusz járt, de az akkori fő közlekedési ütőéren, a Király utcán közlekedő villamossal együtt is kevésnek bizonyult, a járatok túlszűfoltak voltak. Tekintettel a közelgő millenniumi kiállításra is – melyet a Városligetbe terveztek – a sugárúti közúti vasútra egyre égetőbb szükség volt.

A *Budapesti Villamos Városi Vasút* (BVVV) vezérigazgatója Balázs Mór londoni tapasztalatai alapján foglalkozott egy pesti, felszín alatti vasút gondolatával. Legnagyobb riválisával, a *Budapesti Közúti Vaspálya Társasággal* (BKVT) együtt pályáztak az Andrássy (Sugár) úton építendő felszíni vasútra, melyet a hatóságok – a korábbi véleményüknek megfelelően – elutasítottak: „az Andrássy úton nem építhető közúti vasút”. A két cég azonban előzőleg megállapodást kötött: amennyiben a felszíni terveket elutasítják (amelyre az előzmények alapján joggal számíthattak), földalatti vasút építését kezdeményezik. A terveket a *Siemens és Halske cég* készítette. A fennmaradt látványtervek szerint a városligeti fürdőtől a Vigadóig egyajtós, de háromosztagú szerelvények közlekedtek volna; a középső utastér bal oldalán külön fülkét szántak a dohányos uraknak, a vezető által irányítva nyíltak-zártak volna, és automatákból árusították volna a jegyeket.



Az engedélyt megkapták, sőt 90 éves engedélyidőt, 15 éves adókedvezményt és 5 évre menetjegyek utáni illetékbélyeg-átalányt kaptak. Cserébe viszont az Ezredévi Kiállítás megnyitásáig el kellett készülnie a vasútnak. Az engedély megadásától 21 hónap volt hátra a kiállítás megnyitójáig.

Az építkezés során, a 6 méter széles és 3225,56 méter hosszú alagutat két irányból kezdték el kiásni. A nagykörúti főgyűjtővezeték határozta meg a maximális mélységet, így az alagút belmagassága 2,65 méter lett. Az alapot és az oldalfalakat betonból építették. A vasút kivitelezését a tervezőre, a *Siemens és Halske* cégre, a föld-, beton- és szerelési munkákat *Wiensch Róbert* budapesti vállalkozóra bízták. Az építésvezető *Vojtek Ödön* volt. Az állomásokat burkoló barna és fehér csempéket a Zsolnay gyár készítette, a lejárók fölé díszes csarnokokat emeltek.

1896. május 2-án délután, Ferenc József nyitotta meg Európa – rekordidő alatt épült – első motorkocsis üzemű földalatti vasútját (a londoni eredetileg gőzhajtású volt). A vonal megnyitásakor a műszaki színvonalat tekintve az egész vasút, benne a járműpark messze megelőzte korát. A forgalmat forgóvázás motorkocsik bonyolították le, az áramellátást gőzgéppel hajtott áramfejlesztő biztosította. A jelző berendezés 1973-ig működött eredeti állapotában (az 1930 körüli korszerűsítéskor módosult a jelfogók működése). Reggel 6 és este 23 óra között 4 percenként követték egymást a szerelvények.

Ferenc József 1896. május 8-án utazott a földalatti vasúton, melynek emlékére az üzemeltető cég felvehette a Ferenc József Földalatti Villamos Vasút Rt. nevet. A vonalat az akkori közlekedési szabályok szerinti „balra tarts” elrendezéssel építették ki (ezért voltak a lejáratok sokáig „fordítva”).

Az eredeti állomások:

Gizella tér (ma Vörösmarty tér)

Deák Ferenc tér

Váci körút (ma Bajcsy-Zsilinszky út)

Opera

Oktogon

Vörösmarty utca

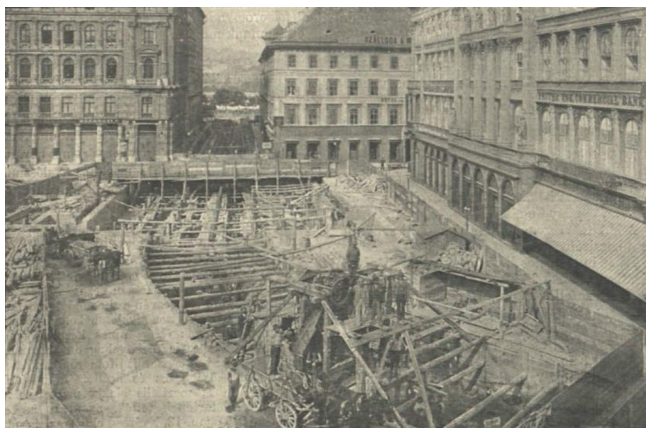
Körönd (ma Kodály körönd)

Bajza utca

Aréna út (ma Hősök tere)

Állatkert (felszíni állomás, megszűnt)

Artézi fürdő (felszíni állomás, ma Széchenyi fürdő)



A földalatti eredeti végállomása a 463,20 méter hosszú felszíni szakasz végén, a Széchenyi fürdőnél volt. A vonal a Városliget Hősök tere és Szépművészeti Múzeum melletti zöldövezetben, az Állatkerti körút sétányai mellett lépett ki a felszínre, majd az Állatkerti körút vonalát követve haladt tovább a Széchenyi fürdő irányába.

Az alagút kijáratától nem messze egy alacsony gyalogoshíd épült átjárás céljából, amely alatt a hajdani földalatti áthaladt, miután a pályát biztonsági okokból korláttal kerítették el. Ez Magyarország első vasbeton hídja: Brüggerman György tervezte és Wünsch Róbert szabadalmaztatott eljárása szerint épült fel. A híd íveinek támköze 10,6 méter, szélessége 2,6 méter, a közlekedésre felhasználható szélessége 2 méter. Ez a híd technikátörténeti emlék volta miatt a mai napig is áll, de a jelenlegi talajszinthez képest mintegy 1 méterrel lejjebb helyezkedett el az egykori vasúti pálya alatta.

A fővonalról ezután egy csatlakozó vágány is leágazott az Állatkerti út (a mai Gundel Károly út) felé, mely az Aréna úti (ma Dózsa György út) kocsiszínbe vezetett (ma

a MÁV Kórház található itt), a járművek az Állatkerti kihúzóvágány és a kocsiszín között alsóvezetékéről, az 50-es évektől pedig Mukik vontatásával közlekedtek az Állatkerti úton át. A fővonal ezután ért az Állatkert állomáshoz, ami nagyjából az Állatkert főbejáratával szemben helyezkedett el. A két peront itt is egy gyalogoshíd kötötte össze. A vonal ezután egy éles jobbkanyarral a Széchenyi fürdő mellé kanyarodott, ahol az Artézi fürdő nevű fejezőállomás volt, melyet esőtető egészített ki. Mára a vasbeton gyalogoshidat leszámítva minden infrastruktúra eltűnt, amelyek a Millenniumi Földalatti Vasút felszíni szakaszára emlékeztetnének, miután 1973-ban megtörtént a vonal felszín alatti meghosszabbítása (lásd lentebb), az egykori felszíni vonal és



megálló helyén napjainkban sétautak és elárusító pavilók találhatók.

1923-ban az addigra már elég leromlott állapotú Földalattit a konkurens villamostársaságok összevonásával megalapult *Budapest Székesfővárosi Közlekedési Rt. (BSzKRt)* vette át üzemeltetésre és kezdte el a felújítását. 1924 és 1930 között kicserélték a balesetveszélyes síneket. A járműfelújítás eredményeképpen 1934-ben átállhatott a Földalatti is a felszíni villamosok 550 voltos üzemi feszültségére (korábban a vasút Akácfa utcai telephelyen, majd 1911-től a Bullyovszky utcai telepen előállított 350 voltos feszültséget használták kétpólusú felsővezetékkel). Az 1960-tól puritán kinézetű „pótkocsikkal” kiegészítve a régi motorkocsik több mint 70 évig szolgálták az utazó közönséget.

A vonalhosszabbítás:

1970-ben jóváhagyták a vonalhosszabbítást, illetve a felszíni szakasz föld alá helyezését. A munkálatokkal Budapest egyesítésének centenáriuma készült el. 1973. december 30-án adták át a meghosszabbított vonalat a Mexikói útig, így a teljes 4,4 km-es vonal föld alá került. A hosszabbítás során új járműtelep (Mexikói úti járműtelep) készült az új végállomáson, forgalomba állították a ma is közlekedő, csuklós Ganz motorvonatokat és kicserélték a biztosító berendezéseket is, valamint ekkor tértek át a vonalon a felszíni közlekedésben már 1941 óta alkalmazott „jobbba hajts” közlekedésre.

A felújítás:

Az 1980-as évek végére a Földalatti – de főleg a pálya, földemek – állapota erősen leromlott, így a BKV 1987-ben elkezdett egy három évre tervezett felújítást.

A tervből csupán az első év valósult meg: sűrítették a tartóoszlopokat az Andrassy út alatti alagútban, valamint felújították a Hősök tere – Kodály körönd szakasz szigetelését (ezzel újraépítették az Andrassy út útpályáját is). Az 1990-es évekre azonban már tarthatatlanná vált a helyzet, az elavult síneken már sebességhatározással sem közlekedhettek biztonságosan a szerelvények. A közel százéves vasút rekonstrukcióját 1995 márciusában kezdték el. A Bajcsy-Zsilinszky út – Hősök tere közötti elavult pályaszakasz felújításának első lépéseként a feldarabolt síneket kiszállították az alagútból. A talpfák eltávolítása után a zúzottkő ágyazat elbontása következett. A munka elvégzését megnehezítette a rendkívül szűk keresztmetszetű munkaterület. Az alagút oldalfalait és földemét magasnyomású vízzel tisztították meg. A fém szerkezeteket különleges korróziógátló festéssel látták el. Ezt követően a pályalemez vasalása készült el. A betont az állomásoknál felállított pumpákkal juttatták a bedolgozás helyére.

Az új pályaszakasz 48,5 kg/fm rendszerű hegesztett, hézag nélküli sínekkel épült vasalt beton ágyazatra ragasztott kivitelben, 750 mm aljtávolsággal. A sínzálak helyszínre szállítását és kiosztását követően a vágányt beállították a terv szerinti irány és magassági pontokra.



Kép:Fortepan/FŐMTERV

Ezután a pályalemezt kifűrték a leerősítések helyén. A rekonstrukció során az Oktogonnál a Vörösmarty utca irányában az alagútban kitérőt építettek be, ez lehetővé teszi a szakaszolást, a kettéosztott vonal önálló üzemét. Emiatt a régi földemet 60 méter hosszban el kellett bonta-

ni, és új földem épült. A nagykörúti forgalom mielőbbi visszaállítása érdekében az új földem előregyártott kivitelben készült. A száz éves alagút földmészerkezetének erősítését, illetve a teljes felső szigetelés újbóli elkészítését csak felülről lehetett elvégezni, ezért e munkákkal természetesen vele járt az Andrassy út felújítása is. A feladat kiegészült a Deák téri és Vörösmarty téri állomások földemének megerősítésével, szigetelésével.

A millenniumi földalatti vasút 11 állomása közül 8 eredeti, 3 pedig a különböző vonalkorrekciók során létesült. A műemléki állomások belső felújítása korhű módon, az eredeti burkolatokkal és kialakítással történt. A Bajza utcai állomás bontási munkáit később lehetett elkezdni, mert ezen az állomáson mutatták be a szakembereknek és a nagyközönségnek a műemlék jellegű állomások belső kiképzésének anyagválasztékát. Kiválasztották a DECO-REZ terrazzo padlóburkolat színét, a peron elválasztó Haidecker korlát és kábeltakarók formáját, a tölgysárga nyílászárók megjelenését, a vasalatok jellegét, a világítótestek elrendezését és formáját, az acélpillérek és mennyezetek színét, a biztonsági sáv csúszásmentes gránit burkolatát a csempe burkolat felrakásának kiosztását stb. Az új állomásokon a kőburkolatok, alumínium nyílászárók és álmennyezetek építése, a műemléki állomásokon a padló- és falszigetelés, az eredeti Zsolnay gyártmányú csempével azonos falburkolat készítése volt a feladat. Az állomásokat és a járműveket is felújították, így 1995 novemberére gyakorlatilag egy új Millenniumi Földalatti Vasút indulhatott útjára.

A jövő:

Az M1-es metróvonal korszerűsítésére 2014-ben készítette el a Budapesti Közlekedési Központ a fejlesztési tervet. E dokumentum szerint a metró két irányban tervezik hosszabbítani, valamint az egész vonalat akadálymentesíteni szeretnék. Ezenkívül új, korszerű járművek beszerzésére is szükség lenne. Az M1-es metró jó, gyors közlekedési eszköz, azonban sajnos nem rendelkezik megfelelő átszállási kapcsolatokkal. Ugyan a Deák Ferenc téren át lehet szállni az M2-es, illetve az M3-as metróra, azonban pl. az 1-es villamos csak hosszú gyaloglással érhető el a Mexikói úti végállomásnál.

Forrás: www.wikipedia.org

Szerkesztette: Szentgyörgyi Mihály

Ismert erdei körökben az az általános nézet.... (Búcsú Micimackótól)

Ez a történet a Százholdas Pagonyban játszódott, főhősünk egy csacsi öreg medve, a neve Micimackó, aki azóta már elköltözött a Pagonyból. Mielőtt elment megígértem neki, hogy elmondom a történetét, talán másoknak is érdekes lehet. Na, akkor Startoljunk!

Történt egyszer, hogy a mi Micimackónk, eredeti nevén Medveczky Medve (aki köztudottan békés természetű medve volt) egy régi befejezetlen ügyből kifolyólag vitába keveredett a tudálékos Bagollyal, aki az Erdőben írástudóként a törvényt képviselte. Micimackó a Pagony kódexe szerint próbált kitérni a vita elől, inkább nem szólt semmit, néha dűnnyögött valamit amúgy mackósan, de a Bagoly csak nem hagyta magát és szokása szerint összevissza beszélt, mindenfélét, aztán amikor Malacka és a többiek is Micimackó védelmére keltek, mérgében elzavarta onnan szomorú medvéket. Ezzel le is zárulhatott volna a történet, de a Bagoly nem hagyta ennyiben a dolgot, elpanaszolta az Erdő Örökét, hogy a gonosz medve

csúnyán visszabeszélt, szemtelen volt és zavarta a Bagoly előadását. Erre még nem volt példa, hogy a nagy Bagollyal, valaki így mert volna beszélni, aki mivel tanult állat, ezért minden szava megkérdőjelezhetetlen. Csekélyértelmű medvebocsunk próbálta elmondani, hogy nem tehet az esetről. Védelmére felhozta, hogy ő egy amúgy is félős mackó, a környék legnyugodtabb lakója hírében áll időtlen idők óta, (amit már régóta mi is tudunk róla) soha nem vitatkozott senkivel, de ez most nem számított. Az Erdő igazságos törvénye szerint, a Bagoly története a mérvadó, az a hihető, és hiteles, hiszen azt Ő mondta. Micimackó pedig csak mentegeti magát, fél a Pagony szigorú büntetéseitől. Mivel nem volt teljesen egyértelmű az eset, a látszat kedvéért azért mézfalónk kapott egy kisebb büntetést, merthogy „úgyis csinált valami rosszat” amiért megérdemli, ha már a Pagonyban él. Hogy a Bagoly ezzel megnyugodott-e, azt nem tudhatjuk, csak reméljük. Kedves medvéink pedig amúgy is költözni akart, de ezzel a történettel összefüggésben valószínűleg szép emlékei maradnak a Pagonyról.

vv.

Események, ünnepek, jeles napok a harmadik negyedévben!

Július 22.

A nándorfehérvári diadal emléknapja

1456. július 22-én verték vissza, és így diadalt arattak Hunyadi János várvédő katonái és a Kapisztrán János által vezetett kereszties seregek a Nándorfehérvárt ostromló II. Mehmed (ur. 1451-1481) szultán hadai felett. A győzelmet követően az oszmánok elmenekültek a vár alól, ezzel Magyarország és Európa hosszú évtizedekre elhárította a török terjeszkedés veszélyét. Hunyadiékra emlékezik azóta déli harangszóval a keresztény világ.

Milyen kilátások voltak a győzelemre?

Szilágyi Mihály várkapitánynak és sógorának, Hunyadiak saját költségen kellett megszervezni a várható törökkel szembeni ellenállást. Az akkori pápa, III. Callixtus is pesszimista volt, ezt a déli harangszót elrendelő, isteni segítségért könyörgő Imabulla is híven tükrözte.

A sereg létszáma is pesszimizmusra adott okot, hiszen Szilágyi Mihály körülbelül 7000 főnyi várőrséget toborzott, Hunyadi pedig hivatali és magánbirtokai erőforrásait felhasználva ehhez újabb 12 000 katonát tudott harcba hívni. Ezen kívül Kórogyi János macsói bán kis számú katonaságára és Kapisztrán kereszties hadaira lehetett számítani.



Ezzel szemben Mehmed ereje túlzóan 150 000 fős létszámról szól, de túlzás nélkül, reguláris csapatai – szpáhik, janicsárok – kitettek 20-30 000 főt, ezt a létszámot pedig legalább kétszeresére duzzasztották a folyamatosan csatlakozó akindzsi és aszab egységek.

Mégis megtörtént a csoda:

Azért, hogy a magyar felmentő seregek bejutását ellehetetlenítse, a szultán 200 hajóból álló flottájából hajózárat állított a vártól északra. Komoly mulasztást követtek el azzal, hogy nem figyeltek a szemben lévő Duna és Száva partjára így aztán Hunyadi seregei kiépíthették állásaikat, és július 14-én javarészt megsemmisítették a török hajókat. A fejlemények nyomán a szultán július 21-én döntő támadást indított, amivel kis híján megkaparintották a várat. A legenda szerint a hadiszerecsét Dugovics Titusz hősiessége fordította meg, miután a mélybe rántotta a lófarkas zászlót kitűző török katonát.

Nem tudni, hogy a történetnek van-e igazságalapja, valószínűbb, hogy a védők elszántsága törte meg az oszmán rohamot, mindenestre Szilágyi és Hunyadi csapatai július 22-én reggelre megtisztították a várost a támadóktól.



A szultán azonnal újra támadni akart, ami végzetes lehetett volna. A magyarok győzelmüket azonban itt is egy félreértésnek köszönhetnék, történt ugyanis, hogy Kapisztrán csapataiból néhány kereszties vitéz átkelt a folyón, majd nyilazni kezdte az ellenséget. Erre egyre többen így tettek, a török katonák lassan felálltak, hogy visszaverjék a támadókat. Kapisztrán el akarta kerülni az összecsapást, odavezetett a helyszínre, ám fordított eredményt ért el: katonái azt hitték, a szerzetes rohamra buzdítja őket, ezért hamarosan követték példáját, és átkeltek a folyón, hogy összecsapjanak a törökkel. A meglepett oszmánok örizetlenül hagyták táborukat és tüzérségüket, Hunyadi János pedig élt az alkalommal, kitört a várból, és egy lovasrohammal elfoglalta a török állásokat. A meglepett topcsiknak arra sem volt idejük, hogy harc képessé tegyék ágyúikat, így aztán hamarosan ágyútűz kaptak a hátukba. Rövid öldöklő csata következett, melyben a fanatikus keresztiesek és a várvédők felmorzsolták a támadókat, és megfutamították őket.

Az 1456. július 22-én kivívott győzelmet egész Európa kitörő lelkesedéssel és köszönettel fogadta, a pápa a hír érkezésének napját – augusztus 4-ét – főünneppé nyilvánította, és az Imabulla korrekciójában a déli harangszóhoz hálaadó imádságot rendelt.

Bár Hunyadi és Kapisztrán hirtelen bekövetkező halála és az oszmánok még mindig rettegett ereje kissé visszavette az örömet, de a nándorfehérvári diadal, történelmünk egyik legfényesebb győzelme hatalmas traumát okozott az oszmánoknak. A szultánok sokáig rettegvé emlegették a nagy törökverő nevét, és egészen az 1521. évig nem terveztek komolyabb hadjáratot Magyarország ellen.

Forrás: www.rubicon.hu

Augusztus 23.

A totalitárius diktatúrák áldozatainak európai emléknapja

A 2008 júniusában, Prágában az „Európa lelkiismerete és a kommunizmus”, elnevezésű nemzetközi konferencián Václav Havel megrázó mondata így szólt: „Európa rendkívüli felelősséget visel a náciizmusért és a kommunizmusért, azért a két totalitárius rendszerért, amelyek ezen a földrészen születtek”. A konferencia résztvevői javaslatára, 2011-től augusztus 23-a a totalitárius rendszerek áldozatainak emléknapjává vált.

Azért erre napra esett a választás, mert e napon kötötte a sztálini Szovjetunió és a hitleri Németország 1939-ben, az egész világot megdöbbentő megneemtámadási szerződést, a Molotov-Ribbentrop paktumot.



Moszkvában a Vjacseszlav Molotov szovjet külügyi népbiztos és Joachim von Ribbentrop német külügyminiszter által Sztálin jelenlétében aláírt dokumentum azonnal életbe is lépett.

A hét cikkből álló, tíz évre kötött egyezményben a felek kötelezték magukat, hogy tartózkodnak az egymás ellen irányuló minden erőszakos ténykedéstől, minden támadó cselekménytől és minden támadástól, akár külön, akár más hatalmakkal együtt. A szerződésnek titkos záradéka is volt, amely német és szovjet érdekszférákra osztotta fel Kelet-Európát, a háború kitörése után ennek alapján zajlott le a területi osztozkodás. (A titkos kiegészítő jegyzőkönyv meglétét – amelynek szövegét Nyugaton már 1946-ban közzétették – a Szovjetunió egészen a gorbacsovi peresztrojkáig tagadta). Német és szovjet érdekszférákra osztotta fel Európa északkeleti és déli részeit. Szovjet érdekelttség lett Finnország, Észtország és Lettország, Lengyelországnak a Narew (Nyeman) Visztula és a Szan folyóktól keletre eső része, valamint Besszarábia. Németországnak jutottak Lengyelország nyugati területei és Litvánia, ám ez utóbbi egy 1939. szeptember 28-i újabb megállapodás értelmében másfél lengyel vajdaság fejében a szovjet érdekszférába került.

A ratifikációs folyamat 1939. szeptember 24-én zárult, ekkor már javában zajlott a Lengyelország elleni háború, s a titkos záradék értelmében folyt a lengyel területek szovjet megszállása is.

Ennek ellenére Hitler, miután már nem fenyegette a kétfrontos harc veszélye, 1941. június 22-én hadüzenet nélkül megtámadta a Szovjetuniót, ezzel a Molotov-Ribbentrop-paktum hatályát veszítette.

Forrás: www.hirado.hu
www.magyarkurir.hu

Szeptember 20.

Az európai kultúra napja

A szlovákiai Nagykövesen 2008. április 30-án – az Európai Unió kibővítésének évfordulója alkalmából a résztvevő országok képviselői – együttműködési szerződést írtak alá az európai kultúra napja hagyományteremtő megrendezése érdekében. Az európai kultúra napja rendezvény a Falvak Kultúrájáért Alapítvány kezdeményezésére öt ország civilszervezeteinek összefogásával alakult meg.

2008. szeptember 20-án a Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei Aranyosapátiban rendezték meg első alkalommal az európai kultúra napját. A nemzetközi rendezvény célja volt, hogy felhívja a figyelmet az egyenrangú kultúrák párbeszédének fontosságára. A Kultúra Lovagrendje emlékparkjában négy ország 9 személyiségének – az egyetemes és a magyar kultúra posztumusz avatott és az elmúlt év során elhunyt lovagjainak – tiszteletére emlékoszlopot állítottak.



Szeptember 21.

A magyar dráma napja

1883. szeptember 21-én tartották Madách Imre, Az ember tragédiája című drámai költeményének ősbemutatóját a Nemzeti Színházban Paulay Ede rendezésében. 1984-ben kezdeményezte a Magyar Írók Szövetsége, hogy ennek évfordulóján legyen a magyar dráma napja.

Az emléknapi célja a magyar színházművészet értékeinek jobb megismertetése, és az írók ösztönzése újabb alkotások létrehozására. Ezen a napon a magyar színházak külön programokat, rendezvényeket, előadásokat szerveznek, hogy ezekkel népszerűsítsék a magyar drámát.

Ezen a napon adják át a Szép Ernő-jutalmat, valamint a Színházi Dramaturgok Céhe által alapított *Az évad legjobb magyar drámája* díjat az előző évad kiemelkedő műveitért.



Madách Imre 1859. február 17-én kezdte írni élete fő alkotását, amelyet 1860. március 26-án fejezett be. A kész művet Szontagh Pál biztatására küldte el Arany Jánosnak, aki jobbára stilisztikai, helyesírásai javításokat végzett a szövegen. Az ember tragédiáját a Kisfaludy Társaság támogatásával (1861-es évszámmal) 1862. január 16-án adta ki Emich Gusztáv nyomdája és kedvező fogadtatásra talált.

Az emberiség történetét az első emberpár, Ádám és Éva, illetve az örök kételkedő Lucifer alakja köré fonva 15 színben feldolgozó, egyetemes kérdéseken töprengő Tragédia a magyar irodalom egyik legösszetettebb, leggazdagabb alkotása. Azonban érdekes módon hosszú ideig színpadi előadásra alkalmatlannak tartották a drámai költeményt.

A négy órán át tartó előadáson a Tragédia mind a 4141 sora elhangzott, a kísérőzenét Erkel Gyula szerezte. A darabot néhány év alatt valamennyi magyarországi színház műsorára tűzte, az elmúlt 140 évben, csak a Nemzeti színházban nyolcszor újították fel. A második világháború után először 1947-ben készült előadás Madách szövegéből, de a kommunista kultúrpolitika nem sokkal később betiltotta, csak 1957-től játszhatták ismét rendszeresen.

Forrás: www.3szek.ro
www.szhaz.org

Szeptember 22. Európai autómentes nap



Az európai autómentes nap (nem hivatalosan: *autómentes világnap*) egy 1998 óta minden évben szeptember 22-én megtartott – a társadalom környezettudatosságát erősíteni hivatott – rendezvénysorozat, amely fel kívánja hívni a *városlakók* és a *városvezetés* figyelmét:

- a megnövekedett autóforgalom okozta környezeti, bal-
eseti és városképi problémákra,
- a közlekedési mód felelősségteljes megválasztására,
- a fenntartható, környezet- és emberbarát városi közleke-
dés előnyeire,
- a közösségi, a kerékpáros és a gyalogos közlekedés fej-
lesztésének szükségességére.

Az európai autómentes naphoz szorosan kapcsolódik az európai mobilitási hét rendezvénysorozata, amelyet 2002 óta minden évben szeptember 16. és 22. között rendeznek meg. A települések az Európai karta (Charta) aláírásával és az abban foglaltak vállalásával csatlakozhatnak a kezdeményezéshez.

A rendezvény egyik hosszú távú célkitűzése az, hogy rá-
vegye a rendszerint autóval munkába, iskolába vagy ki-
kapcsolódni járó polgárokat, hogy az utazás-
hoz fenntartható alternatív közlekedési módo-
kat vegyenek igénybe. Ilyen módon hozzá kíván járulni a
polgárok egészségének és életminőségének javításához.

Hagyományosan minden évre megfogalmazzák a rendez-
vény aktuális mottóját. A városok a mottóban megfogal-
mazott központi gondolatok köré szerveznek programo-
kat, amellyel a város lakóinak tájékoztatását és tudatfor-
málását próbálják elérni.

A rendezvény szimbóluma és az európai mobilitási hét fő
jelképe a virág, amely mintázhatja bolygónkat és az azt
körülvéző légkört, de jelképezheti Európát, egy országot
vagy egy várost, ahol fenntartható városi közlekedési

rendszert próbálnak meg létrehozni. Utóbbi értelmezés
szerint a virág szára a vezető utakat, a virág szirmai a
várost övező agglomerációt szimbolizálja.

Forrás: www.wikipedia.org
www.szerkeszto.gportal.hu

Szeptember 29.

Mihály nap

Mihály napja egész Európa-szerte ismert pásztorünnep.
Ekkor lépnek szolgálatba az új pásztorok, de bérfizető,
pásztorfogadó napnak is tartották Mihály napját.



A hagyomány szerint ezen a napon hajtják be a legelőről
az állatokat a téli szálláshelyre.

Szent Mihály napja az egész magyar nyelvterületen a
gazdasági év nevezetes fordulópontjának számított, és a
pásztor szerződéseknél nagy szerepet játszott.

A Hortobágy vidékén Mihály nap volt számukra a legna-
gyobb ünnep, amikor multságokat, bálokat is rendez-
tek. Egyes helyeken e reggel a templom körül gyülekez-
tek a pásztorok. Majd miután a szentmisén megkapták a
pap áldását a munkájukra és a következő gazdasági év-
re, felkeresték leendő gazdáikat, ahol ünnepi lakoma és
áldomás mellett kötötték meg az új szerződéseket.

Időjárásjósló napnak is tartották, mert ha Mihály itt talál-
ja a fecskéket, akkor kellemes meleg ősz várható. A
pásztorok az állatok viselkedéséből jósltak az időjárásra.
Ha Szent Mihály éjszakáján a juhok vagy a disznók ösz-
szefeküdtek, hosszú, erős telet vártak, ellenkező esetben
enyhét.

E napra női munkatilalom is vonatkozott. Azt tartották,
hogy aki ilyenkor mos, annak kisebesedik a keze, ha pe-
dig ruhát tereget, egész évben dörögni fog a háza felett az
ég.

Általában e nappal kezdődött a kukoricatörés, és egyéb
őszi munkák. "Aldott a Szent György, átkozott a Szent
Mihály!" – sóhajtották ilyenkor már a hajdani gatyás
atyafiak a közelgő nemszeretemen napokra gondolva, bú-
csúzkodván a két jeles dátum között eltelt, mezítlás
nyáridőtől.

Ez a nap a szüret kezdete is. Országsszerte híresek voltak
a Mihály-napi vásárok, és a lakodalmak őszi évadját is
Borszűrő Szent Mihály nyitotta. Ettől kezdve számították
a kifsarsangot, amely egészen Katalin napig tartott. Ekkor
kezdődik a lakodalmak őszi időszaka is.

Forrás: www.sokszinuvidek.24.hu
www.eletszepitok.hu
www.agroinform.hu

Szerkesztette: Fehérné Ragcsák Andrea - Mezei Vera



A konyhatündér receptjei:

Nyakunkon az őszi, aminek egyik legjobb része, hogy előnti a piacokat és az üzleteket a zamatos szőlő, amit a konyhában is sokféleképpen felhasználhatunk. Az **egészséges őszi gyümölcs**, fehér és piros színben is hódít, magában, előételként kínálva, de főételként, vagy akár süteménybe sütve is isteni. Ha télen is élveznéd a szőlő zamátát, tedd el a kamrádba lekvár formájában.

Szőlő sajttal és dióval



Előételként és nassolnivalóként is megállja a helyét ez a szőlőnyárs, Az édes szőlőt kéksajttal és dióval kell párba állítani, ahogyan egységet alkotnak az alapanyagok, tökéletes lesz a harmónia. Ha esetleg nem szereted a kéksajtot, cseréld le valamilyen sós sajtra, szőlőből pedig mindenképp nagyobb és keményebb szeműeket válassz.

Szőlőleves fehérborral



Hozzávalók:

60+10 dkg fehér szőlő, 2 dl fehérbor, 1 dl tejföl, 2 dl tejszín, kis darab fahéj, 2-3 szem szegfűszeg, 2 dkg liszt, cukor, só

Elkészítése:

Alaposan mosd meg és szemezd le a szőlőt, a tálaláshoz tegyél félre egy marékka. Öntsd fel egy liter hideg vízzel a nagyját, add hozzá a bort és a fűszereket, majd lassú tűzön addig főzd, míg a szőlő meg nem puhul. A tejszínnel és a tejföllel készíts habarást a lisztből, folyamatos kavarással melletted öntsd bele a levesbe. Ez után forrald még pár percig, végül passzírozd át. Lehűtve, szőlőszemekkel megszórva tálald.

Csirkecomb szőlővel „megbolondítva”



Hozzávalók:

6 csirkecomb, 1 kg krumpli, 1 fürt szőlő, 2 fej lilahagyma, 1 fej fokhagyma, 1 marék dióbél, 1 pohár száraz rozé, 2-3 ág friss kakukkfű, só, bors

Elkészítése:

Készíts zöldségágyat a következőképpen: főzd meg a krumplit, vágd negyedekre. Darabold fel szintén negyedekre a lilahagymát is, szedd gerezdekre a fokhagymát. Ezeket szórd be egy tepszi aljába, dobáld rá a megmosott szőlőt és a diót, szórj rá sót és borsot, tegyél rá friss kakukkfűvet. Erre tedd rá a megfűszerezett csirkecombokat, takard le az egészet fóliával és töld be a sütőbe 50 percre. A végén pár percig fólia nélkül pirítsd meg a combokat.

Birsalmás szőlőlekvár



Bár 100% szőlőből is készülhet lekvár, sokkal finomabb lesz, ha valamilyen gyümölccsel, adott esetben birsalmával gazdagítod. A szőlőnek magas a cukortartalma és nagyon intenzív az íze, amit a birs tökéletesen ellensúlyoz. Bár időigényes és macerálás a passzírozás és a szőlőszemezés, minden egyes ráfordított másodperc megéri.

Forrás: www.sokszinuvidek.hu
www.sobors.hu

Szerkesztette: Fehérné Ragcsák Andrea

Úton (nem csak vasúton)

Megyer-hegyi Tengerszem

A Sárospatak határában, a Megyer-hegyen fekvő Tengerszem Magyarország egyik legszebb természeti csodája. A tengerszemet emberkéz formálta a középkor óta, de napjainkban a hajdani malomkőbánya és a természet egy-
sége megbonthatatlan.

Kialakulása:

A 303 m magas Megyer-hegy vulkáni eredetű, kemény kőzete miatt kiválóan alkalmas malomkőgyártásra, már a XV. századtól működött itt kőbánya. A bányában felgyülemlett víz eltávolítására a vízlevezető vágat mélyítését 1844-ben kezdték meg és évtizedeken át folytatták a középkorban a bánya sarkában. A fejtési gödörben alakult ki az a tó, melyet később Tengerszemnek neveztek.



A Tengerszem megközelítése:

A Megyer-hegy oldaláról az új Ciróka Pihenőparktól kb. 20 perc alatt egy néhol kissé meredek ösvényen tudjuk megközelíteni a Tengerszemet. A biztonságunk érdekében korlátokat állítottak fel, nem érdemes kockáztatni egy-egy jónak gondolt fotó kedvéért, a sziklafalnál morzsalékos a talaj, és szédítő a mélység. Érdemes körbejárni a tengerszemet a meredek, keskeny ösvényen, az egykori bánya pereméről lenyűgöző kilátás nyílik a vízzel telt „kráterra”. A fenékvíz lecsapolására szánt függőleges falú mély sziklafolyosón keresztül tudjuk megközelíteni a víztükröt.

A tó legnagyobb mélysége 6,5 m, a tavat körülvevő sziklafalak pedig 70 méterrel magasodnak a kékeszölden csillogó víztükről fölé. A Malomkő tanösvényen keresztül is megközelíthetjük a helyet.

A csapadékvízből kinőtt tengerszem sajátos botanikai, zoológiai és földtani értékeivel egyedülálló jelentőségű, védett terület. A bányaór barlangja, a sziklába vájt egykori kovácsműhely, a kibányászott malomkövek és az elszállításukra kivágott "kanyon" szintén érdekes látványt nyújtanak.

A tavat és környékét 1997-ben természetvédelmi területtel nyilvánították. Célja a terület botanikai, zoológiai és földtani értékeinek megőrzése. A park az egyik legkisebb védett terület itthon.

Az Őrség gyöngyszemei...(a teljesség igénye nélkül)

Vas megye délnyugati sarkában találjuk ezt az erdővel, ligetekkel szabdalta, gyönyörű tájat, ahova a honfoglaló magyarok a nyugati kapu védelmére őrállókat telepítettek. Innen kapta a nevét is: Őrség. Magyarország egyik legérzékenyebb és talán legszebb vidéke ez, amely nyugalmat árasztó környezetével, bájos településeivel és látványos tömkelegével várja a pihenésre és aktív feltöltődésre vágyókat egyaránt.

Az Őrség az egyetlen olyan tájegység, ahol a történelem viharai és háborúi ellenére a lakosság gyakorlatilag a honfoglalás óta, folyamatosan helyben él. A család általában egy magasabb dombra építkezett és alakította ki a helyi viszonyoknak megfelelő életterületet. Később az egyes dombháton élők nemzetséggé alakultak, amelyek következtében a gazdasági épületek egyre másra szaporodtak. Ezen összetartozó családok és épületek együttes neve lett a szer, amely szerek együttese egy települést alkotott.

Az őrségi szeres településforma megóvása érdekében a Vas Megyei Múzeumok Igazgatósága 1970-ben **Szalafő-Pityerszeren** 3 portát vásárolt meg 10 épülettel 3926 négyszögöl területtel, a hozzátartozó gyümölcsössel és 2 db vízgyűjtő tókéval együtt. A cél az volt, hogy a helyszínen helyreállított és az eredeti funkciónak megfelelően berendezett szabadtéri néprajzi múzeum jöjjön létre. Pityerszer nevét valószínűleg a pityer nevű madártól kapta, (amely itt nagyobb tömegben volt otthonos, mások szerint a pacsirtáról). A szabadtéri falumúzeum, megőrizte a régi életmódot. Az épületek eredeti kinézetükben lettek helyre állítva. Nevezetességei, az ún. "kerített ház" és az emeletes kástu, amely az országban ma már csak egyedül itt létezik. A kástu mellett látható az úgynevezett tóka, amit az itatóvíz gyűjtésére és tárolására ástak. Ha a szükség úgy kívánta, vizét főzésre is felhasználták.

A reformáció magyarországi térhódítása óta döntően reformátusok lakta Őrségben számos helyen találunk haranglábakat. Annak idején a települések szegény földműveseinek nem volt lehetőségük templomok emelésére, ennek köszönhetően találkozhatunk ma a legtöbb helyen műemlékké nyilvánított és csodaszép haranglábakkal. Az egyik legismertebb és legszebb mind közül **Pankasz** legmagasabb pontján álló, 1755-ben emelt harangláb.



A köznyelvben szoknyás haranglábként is emlegetik, amit nem a fazsindelyes és szoknyára hasonló zsúpfedelel kinézete miatt kapott, hanem mert 10 tölgyfa oszlop tartja a szoknyáját, azaz a tornyát.

Ez az építészeti megoldás egyébként a többi őrségi harangtoronyra is jellemző, a pankaszi különlegessége mindössze abban rejlik, hogy eredeti formájában, azaz zsúpfedeles verzióban látható.

A haranglábakon túl csodaszép templomokat találunk, köztük egészen régieket, az Árpád-korból származókat is. A teljesség igénye nélkül három templomra térek ki részletesen, de természetesen ennél a lista jóval bővebb.

A **veleméri Szentháromság templom** építéséről nincsenek pontos adatok, de azt feltételezik, hogy Szent István rendelte el az építését. A román alapokon nyugvó templom valóban az Őrség egyik gyöngyszeme, amelyet Aquila János 1377 körül készült freskói tettek világhírűvé.



Az **Őriszentpéteri Szent Péter templom** a 13. századi, római katolikus templom sok viszontagságon ment át. Nem sokkal az építése után leégett, majd a törökök előrenyomulása miatt erődde alakították át és árkokkal vették körül. Ennek az építkezésnek a nyomairól a közelben lévő középkori téglalegető műhely a mai napig élénken tanúskodik. Bár később a templom visszatért az eredeti funkciójához és szakrális helyként szolgált, freskói itt is a reformáció áldozataul estek. A helyreállítás után bibliai idézetek sokasága került elő a falakról.

A **Szentgyörgyvölgyi református templom** a népi barokk építészet stílusjegyeit magán viselő templom 1787 óta áll Szentgyörgyvölgyön. Külsőre nem igazán vonja magára az ember figyelmét, ám ha belép a szentélybe, a 88 darab-
ból álló, kék fakazettás mennyezete láttán szinte eláll a lélegzete.



Őriszentpéter az Őrség központja, amely 2005-ben városi rangra emelkedett. A közel 1300 fős kisváros a Zala folyó völgyében 7 dombra épült. A településszerkezet máig egy évszázados építkezési módot őriz, a szerves településformát. Kilenc szerből áll: Városszer, Alszer, Baksaszer, Kovácsszer, Égesszer, Galamboszer, Keserűszer, Templomszer, Siskaszer. Néhány ezek közül régi őrálló családok nevét őrzi. Az Őriszentpéter szívében épült **Natura 2000 látogatóközpont** bemutatóteremben az

Őrség természeti kincseit és élőhelyeit ismerhetjük meg közelebbről, mindezt egy interaktív kiállítás formájában. Érdekes itt kezdeni az Őrségben tett kalandozásainkat, ugyanis a földszinten működő Tourinform Irodától számos tájékoztatót és útbaigazítást kaphatunk.

A **szőcei Lápok Háza** az őrségi lápok titokzatos világába enged betekintést. Az interaktív kiállítás megtekintése után menjünk végig a közeli, fokozottan védett tőzegmohás láprét pallósorán, ahol közvetlen közelről is szemünk elé tárul a varázslatos, lápi világ.



Az Őrségben számos tavat találhatunk, amelyek kristálytiszta vize strandolásra is alkalmas (Csesztreg-i tó, Borostyán-tó, Hársas-tó). A legismertebb közülük a Hegyhátszentjakab közelében lévő Vadása-tó, amelynek egyik oldala strandként, míg a másik horgásziparadicsomként funkcionál.

Az egyik legjellegzetesebb őrségi népi mesterség a fazekasság. **Magyarszombatfán a Fazekasházban** – egy 1790-ben épült bájos, zsúpfedeles, döngölt padlójú parasztházban – ismerkedhetünk a jóféle helyi agyagból készült termékekkel, és készítésük folyamataival. A rendkívül autentikus környezetben lévő mesés kis házikóban hajdanán tényleg egy fazekas család lakott. Már maga az épület, hófehérre meszelt falaival, muskátlis kis ablak-
aival is megér egy látogatást.

Dödölle, őrségi tökök mákos rétes, gibanica csak néhány érdekesség az őrségi gasztronómia kínálatából. Szerencsére a legtöbb helyi specialitással az éttermek étlapján is találkozhatunk.

TANÖSVÉNYEK AZ ŐRSÉGBEN			
NÉV	KEZDŐPONT	HOSSZ	NEHÉZSÉGI FOK
REZGŐNYÁR TANÖSVÉNY	HARMATHÚ ERDEI ISKOLA ŐRISZENTPÉTER	400 M	*
SZALA-MENTI TANÖSVÉNY	SZALAFŐI TALUKÖZPONT FŐCIPÁLYA	3,8 KM	***
KÖRTIKE TANÖSVÉNY	SZALAFŐ, TEMLOMSZER	6 KM	****
FELSŐSZERI TANÖSVÉNY	SZALAFŐ FELSŐSZERI BUSZFORDULÓ	1,7 KM	**
FÜRGÉ CSELE TANÖSVÉNY	KERCASZOMOR PUSZTA-TÁNYÓ	3 KM	**
SZOMORÓCZI TANÖSVÉNY	KERCASZOMOR FALU ELÉRE	3 KM	**
SÁRGALILIOM TANÖSVÉNY	VELEMÉR AUTÓBUSZ FORDULÓ	4,5 KM	***
RÓKAOMBA TANÖSVÉNY	APÁTISTVÁNFAVA	3 KM	***

(Mi az idén a barátainkkal 4 nap alatt szerettük volna bejárni az Őrséget. Ez az idő kevés volt rá. Aki szeretné bebarangolni az országnak ezt a szegletét, és még fürödni is akár, ettől mindenképpen több időt szánjon rá!)

Forrás: www.femina.hu

www.kirandulastippek.hu

Szerkesztette: Fehérné Ragcsák Andrea - Mezei Vera

Akarsz egy nyerő lépést?

Lépj be hát!

Gyere hozzánk „PVDSz tagnak”!

A kitöltött belépési nyilatkozat beküldésével lehetőséged nyílik részt venni az idei toborzó programunkban, melyben negyedévente 20 000. Ft.-os ajándékutalvány kerül kisorsolásra.

(A tagdíj még mindig az alapbér fél százaléka!)



A hűség jutalma Neked, aki már tavaly, vagy az előtt lettél „PVDSZ tag”!



Számotokra az év végén kisorsolunk egy 3 napra, 2 éjszakára szóló Wellness utalvány!

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: pvdasz@pvdasz.hu, és info@pvdasz.hu,
Internet: www.pvdasz.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.