



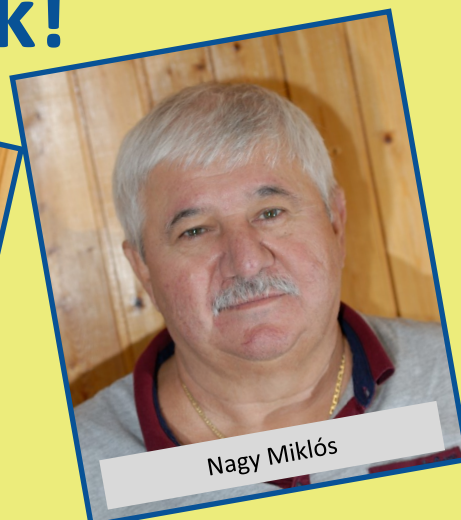
Megújultunk!



Dr. Kispál Viktor



Szentgyörgyi Mihály



Nagy Miklós



Hegedűs István



Mezei Vera



Ripszki József



Fekete Zsolt



Káré István



Furulyás Róbert

Interjú dr. Kispál Viktor elnök úrral

Kedves Olvasóink!

Bizonyára meglepetés számotokra az újság ezen megjelenési formája. Igen, jól látjátok, új arculattal jelentkezünk 2021-től. A megjelenés gyakoriságán is módosítottunk, ezentúl negyedévente olvashatjátok kiadványunkat.

A már megszokott szakmai és gazdasági cikkek a továbbiakban a honlapunkon (www.pvdsz.hu) lesznek olvashatók.

Az újságban pedig interjúkat olvashatsz kollégákkal, vállalatunk vezetőivel, olyanokkal, akik érdekelhetnek Benneteket. Ezen kívül érdekes cikkek, történetek lesznek az újságban, továbbá szervezetünk életéből is több mindent megosztunk majd, és várjuk tőletek is a képeket, beszámolókat az alapszervezeti eseményekről.

A témák mellett az oldalak is színesebbek lesznek ettől. Reméljük, hogy az új külsőnk- belsőnk elnyeri tetszéseteket.

Hogyan mutatnád be magad, mi az, amit fontosnak tartanál elmondani magadról?

Petőfi Sándor szülővárosában, Kiskőrösön születtem, a középiskola elvégzéséig maradtam is a városban. Szüleim több mint 40 éve élnek boldog házasságban, egy testérem van, aki ott hon maradt, középiskolai tanárként dolgozik. Felsőfokú tanulmányaimat Szegeden kezdtem a József Attila Tudományegyetem (ma Szegedi Tudományegyetem) Állam- és jogtudományi karán, Munkaügyi kapcsolatok szakon. A végzettség megszerzése után egyből a MÁV Zrt.-nél helyezkedtem el, sőt, az utolsó évben már a kötelező szakmai gyakorlatot is itt töltöttem. 2000 óta munkaügyi kapcsolatokkal, azaz érdekegyeztetéssel, szakszervezetekkel, üzemi tanácsokkal, munkavédelmi testületekkel foglalkozom. A munka mellett – szintén Szegeden – jogász végzettséget szereztem, majd a jogi szakvizsgát teljesítettem, ezzel a tevékenységem kibővült a munkaügyi perekben való képviselői ellátásával.

A feleségemet is MÁV Zrt.-től „kaptam”, amolyan béren kívüli juttatásként, hiszen ő is MÁV-nál dolgozik, korábban ráadásul szintén a munkaügyi kapcsolatok területén. Házasságunk megkötése óta családunk két kis csodával, Olivérrel és Olivíával vált teljessé.

Visszatérve az előző gondolathoz, tehát több mint 20 éve munkaügyi kapcsolatokkal foglalkozom, így a PVDSZ-t is „testközelből” ismerem már 2000 óta, sőt 2004-től néhány évig a kikért tisztségviselőjük is voltam. Az alapítótagegységek közül többen megkerestek, hogy a 2020-ban esedékes tisztújító küldöttgyűlésen induljak az elnöki tisztségért. A felkérést megtiszteltetésnek, a feladatot kihívásnak ítélt meg, ezért elfogadtam azt.

A megválasztásodat követően mit tapasztaltál, mik voltak az első benyomásaid?

Egy több mint 20 éves szervezetet láttam, amely működik ugyan, de ráfér a frissítés, újítás majdnem minden területen. A három legnagyobb létszámú szakágunk (TEB, pálya, forgalom) közötti együttműködés, eszmecsere nem megfelelő.



Hogy ezt egy példával szemléltessem, ha egy pályás kollégának problémája volt, akkor a pályás vezető tisztségviselőnek szólt, ha egy TEB-es munkavállalónak volt kérdése, akkor ő is a szakágának vezetőjét kereste meg, akkor is, ha esetleg a téma nem ezt indokolná. Mintha 3 önálló csoport lenne egy szakszervezetben belül. Meggyőződésem, hogy lehet ezt másképp is. Mivel nem egy szakágnak lettem az elnöke, minden tagot képviselni szeretnék, és reményeim szerint fogok is. A forgalmi kolléga is nyugodtan felhívhat, vagy akár a korábban pályás területen dolgozó szervezési alelnököt, nemcsak az érdekvédelmi alelnök asszonyt, aki korábban a forgalmi területen végezte a munkáját. Természetesen ez minden szakágra vonatkozik.

A kommunikáción szintén azt láttam, hogy van mit javítani, a végekre kevés információ jutott el. Lehetne még folytatni a sort, de természetesen ez nem azt jelenti, hogy sok lenne a probléma, sok mindent rosszul csináltak korábban, hanem azt, hogy én néhány dolgot másképp látok, a célt én másik úton szeretném elérni. Az kellemes meglepetés volt, hogy a kollégák egyetértettek az észrevételeimmel, és partnerek a változtatásban.

Az előző válaszból, adódik is a következő kérdés, mit és hogyan szeretnél megújítani, átalakítani, erősíteni?

Ahogy azt az előzőekben már elkezdtem mondani, a szakágakat közelebb kell hozni egymáshoz. Tudom, hogy magasatosan hangzik, de én egy „nagy családot” szeretnék, ahol nem forgalmi dolgozók, vagy pályások, vagy START-osok vannak, hanem PVDSZ tagok.

Szintén említettem már korábban a kommunikációt. A vidéki kollégákat, alapszervezeti képviselőket is be kell vonni a munkába, őket is tájékoztatni kell a dolgok állásáról. Szintén ehhez a témához tartozik, hogy járni szeretném a különböző területeket, vidékeket, ezáltal biztosítva annak lehetőségét, hogy a tagokkal, képviselőkkel jobban megismerjük egymást, illetve a területi problémákat is közvetlenül láthassam, hallhassam, hiszen a kommunikációnak kétirányúnak kell lennie!

(folytatás a 3. oldalon)

Kiemelt kérdésként kezelem a szakszervezeti taglétszám alakulását, hiszen országos szinten alapvetően csökkenő tendenciát mutat a szakszervezeti szervezettség, ebből következően hatalmas munka már a létszám megtartása is, nemhogy a növekedés elérése, de abban is biztos vagyok, hogy – a szervezéssel foglalkozó kollégák kitartó munkájával – lehet azért növelni a tagok számát. Természetesen ezt a kérdést sem csak MÁV, hanem leányvállalati szinten kívánom értelmezni.

Ahogy korábban már említettem a kommunikáció kiemelten fontos, ezért a kommunikációs csatornáinkat is meg kívánjuk változtatni, így a honlapot, az újságunkat, illetve tervezzük egy Facebook, Instagram oldal létrehozását is. Ezek a folyamatos és aktív eszmecsere felületei lehetnek.

A járványhelyzet rávilágított arra is, hogy az alapszabályt is módosítani szükséges, például azért, hogy lehessen küldöttgyűlést tartani elektronikai eszközök útján is, ha a személyes megjelenésnek valamilyen akadálya áll fenn.

A megválasztásod óta eltelt viszonylag rövid időben, mi az amiben már sikerült lépni, elindulni?

Valóban, a szeptemberi 4-ei választás nem volt rég, ráadásul a COVID is megnehezítette/megnehezíti az életünket, de azért néhány lépést már sikerült tennünk, ha úgy tetszik, az útra léptünk.

Ezen időszak alatt már körbejártuk mind a hat területi igazgatóságot, bemutatkoztunk az igazgatóknak, eszmecsere-t folytattunk velük. Ugyanezt megtettük már Virág István és Steininger Zsolt vezérigazgató-helyettesekkel, Béres Barna főigazgatóval, Mucsi Attila Józsefné forgalmi igazgatóval, illetve a pályás területet vezető Suhajda Balázs igazgató úrral. A megbeszélések egytől-egyig pozitív hangulatúak voltak, valamilyen partner – igen, partnernek tekintem a munkáltatót! – az együttműködéséről biztosított bennünket.

A társszakszervezetekkel is megkezdtem a tárgyalásokat.

Ezek a bemutatkozások kiváló lehetőséget teremtettek arra, hogy vidéki tagokkal is jókat beszélgessünk, ezt tettük például Felsőzsolcán, Mertinkó Róbert tagtársunknál, vagy Dombóvár-on Furulyás Robinál.

Eredménynek tekintem, hogy a Nyílt vonal című újságunk átalakul, melynek első számát már kezében tarthatja az olvasó. A megújult lap egy magazin jellegű, negyedévente megjelenő színes újság lesz, érdekes interjúkkal, történetekkel. A korábban megszokott cikkeket változatlanul lehet majd olvasni, csak átkerülnek a honlapunkra. Ha már a honlap szóba került. Ennek megújítása is folyamatban van, remélem elnyeri majd az olvasók tetszését.

Ezen felül sok időt elvitt/elvisz a költségek, gazdasági folyamatok áttekintése, mely ugyan még most sem zárult le, de már kezdenek látszani a racionalizálás eredményei.

Hogyan képzeld el a PVDSz-t 3 év múlva?

3 év múlva egy stabilan működő szakszervezetet szeretnék látni, amely a munkáltatóval kiegyensúlyozott, korrekt kapcsolatot ápol, a tagjaival folyamatosan tartja a kapcsolatot, különböző kommunikációs csatornákon informálja őket a fontosabb történésekről. A MÁV mellett a leányvállalatoknál is megfelelő képviseletet, érdekvédelmet nyújt tagjainak, illetve leendő tagjainak.

Mivel egyenes embernek tartom magam, mindig a valóságot fogom mondani, nem azt, amit elvárnak tőlem. Ha például



egy munkavállaló megkeres, hogy szolgálati megrovást kapott, bár mondhatnám neki azt, hogy pereskedjen, tuti pernyertesek leszünk, de álláspontom szerint akkor járok el korrekten, ha elmondom neki a valós esélyeket. Tehát, ha a munkáltató által kiszabott hátrányos jogkövetkezmény megalapozott, arról tájékoztatom, azt javaslom, hogy vegye tudomásul a munkáltatói döntést, mert jó eséllyel elfogjuk/elfogja veszíteni a pert. Természetesen, ha nem egyértelmű a helyzet, akkor abba „beleállunk”, teljes arzenálunkkal képviseljük a munkavállalót.

Köszönöm a beszélgetést!

Én is köszönöm, és hadd ragadjam meg az alkalmat, hogy mindenkinek kellemes húsvétot, és jó egészséget kívánjak. Vigyázzunk magunkra, és egymásra!

1 perces kérdezz-felelek

Mozi vagy színház?

Mozi, nagy film és sorozat fogyasztó vagyok!

Túrázás a hegyekben, vagy fürdés a tengerparton?

Tengerpart, bár ez nekem a „magyar tengert” jelenti.

Hamburger vagy pizza?

Nehezebbet kérdezni sem tudtál volna, talán egy hajszállal a pizza. ☺

Sör vagy bor?

Egyértelműen bor.

Foci vagy kézilabda?

Foci, és emellett a teniszt szeretem nézni.

Ha már tenisz... Federer vagy Nadal?

Elvakult Federer rajongó vagyok!

Ronaldo vagy Messi?

Ronaldo.

Események, ünnepek az első negyedévben!

Mohács, busójárás!

Mohácson farsangkor a busók a saját hagyományaiknak megfelelően öltöznek fel.

Minden évben a böjti időszak kezdete (húshagyó-kedd) előtt hat nappal veszi kezdetét, amely nap így értelem szerűen mindig csütörtökre esik.

A busójárás egy tavaszváró, téltemető népszokása a Mohácson és környékén élő népcsoportoknak, amelyet a sokárok poklade néven ismernek.

A mohácsi busójárás 2009-től szerepel az UNESCO szellemi örökség listáján. 2012 óta hungaricumnak számít, köszönet ezért a helyi lokálpatrióta érzelmű lakosok munkájának, akik nem engedik elfelejteni ezt a kulturális hagyományt a városban.

Mi is ez a hagyomány, és miért olyan kiemelkedő? A Mohács környékére betelepült, balkáni eredetű sokárok honosították meg ezt az ünnepet, amely azután itt közösen a magyar kultúrával egyesülve alakult ki ilyen eseménnyé, ahogy jelenleg is látjuk.

Megjelenéséről a 18. század végéről léteznek az első feljegyzések: legelőször egy 1783-as feljegyzés említi.

A busók összekötik Magyarországot Európával, hiszen térségünk számos pontján – Anatóliától az Ibériai-félszigetig – jelen vannak a mohácsi népszokáshoz rendkívüli módon hasonló, maszkos télűző népszokások, farsangi felvonulások.

Programok: Csütörtöktől szombatig tart a kifsarsang. Ezen napok legjellegzetesebb figurái a Jankelék, a busónövendékek, fiatalok, akik maskarába öltözve járják a várost, riogtatják az

embereket, barátságosan meghúzgálják a lányok, asszonyok haját, olykor lisztet szórva teremtenek riadalmat a szebbik nem körében.

Az ünnepség csúcspontja vasárnap van. Ekkor van, ugyanis a partraszállás, a jelmezes felvonulás és a koporsó vízre bocsátása e legnagyobb látványosság.



A partraszállás során a túlpárti – ahogyan a helybeliek mondják – „Szigetből” eveznek át ladikokon a busók. Ezután a jelmezesek a Kóló térről a főtérrre vonulnak.

Majd zárásként este a farsangi koporsót vízre bocsátják, ezután máglyagyújtással égetik el a telet jelképező koporsót, közben a város főtéren körtáncokkal is búcsúztatják a telet.

Mezei Vera

Forrás: <https://hu.wikipedia.org/wiki/Bus%>

Farsang

A vízkeresztől (január 6.) hamvazószerdáig, a nagyböjt kezdetéig tartó időszak a farsang, az európai keresztény kultúrkörben tradicionálisan a vidámság és bálók mulatságok ideje.

A farsangot a mulatozás, lakomák, vidámság, életöröm, szórakozás, bolondozás, tánc, bálók jellemzik, azaz az önfeledt ünneplés a húsvéti böjt előtt. A gazdag lakomákkal a természetet kívánták bőségre ösztönözni. Hagyományosan ilyenkor tartották az esküvőket is.

A legismertebb farsangi népszokások az asszonyfarsang, alakos játékok, farsangi jelmezek, köszöntők, farsangtemetés.

A farsang csúcspontja a karnevál, hagyományos magyar nevén a „farsang farka”, farsangvasárnap, farsanghétfő. Utána következik a húshagyó kedd. Majd a hamvazószerda, mely változó ünnepnap, mindig a húsvétot megelőző 40. nap. Ekkor még gátlástalanul lehet lakomázni, mivel azután kezdődik a húsvétig tartó böjti időszak.

A hamvazószerda utáni csütörtök, amikor felfüggesztették a böjtöt, hogy elfogyaszthassák a megmaradt farsangi ételeket: ez volt a zabáló-, torkos- vagy tobzódócsütörtök.

Jellegzetes farsangi hagyománnyá lett a Kaposváron évente megrendezett Dorottya napok, mely A Dorottya, vagyis a dáma diadalma a farsangon - furcsa vitézi versezet négy könyvben című komikus eposz feldolgozása alapján történik. A művet Csokonai Vitéz Mihály írta 1798–1799 telén.

A farsanggal szorosan összefügg a fánk fogyasztása: A legismertebb farsangi fánk a szalagos fánk, amely nevét a barna fánkon körbefutó, a fánk tökéletességét jelző fehér csíkról kapja.

Ahhoz, hogy ez a szalag és a fánk is tökéletes legyen, bizony kell némi rutin, és néhány fortély, például: kiváló és szobahőmérsékletű alapanyagok, a megfelelő fánk méret, bőséges és kellő hőmérsékletű olaj, stb. A farsangi szalagos fánk általában vizespohár nagyságú, aranybarna színű, gömbölyded. Szintén ismert még a csöröge, vagy forgácsfánk, és a rózsafánk, ezek elkészítése némileg egyszerűbb, de szintén olajban történő sütést igényelnek.



Március 8. A Nemzetközi Nőnap!

Nézzük mióta is ünnepeljük a nőket és miért fontos ez?

A Nőnap eleinte nem az a virágajándékozó, figyelmeskedő, barátságos hangulatú nap volt, mint amilyen most. Nem olyan egyszerűen és romantikus céllal indult hódító útjára ez a neves ünnep.

A Nőnap kialakulása, létrejötte hűen jellemzi a nőknek azt az évszázados küzdelmét - a világ minden részén - amelyet azért folytattak, hogy kivívják a társadalom elismerését, esélyeik egyenlőek lehessenek.

A választójogért, majd az egyenjogúságért, az emberi jogok elnyeréséért vívott - sokszor vérre menő - harcok emlékét őrzi.

Néhány évtized elteltével, amikor már egyre több országban vívták ki a nők a választójogot, és a mozgalom elérte legfőbb célkitűzését, hanyatlani kezdett.

A 60-as évek nőmozgalmi során viszont új értelmet kapott a nőnap: a nők már az egyenjogúságukért küzdöttek. 1977-ben az ENSZ is elismerte, és felvette a világnapjai közé.



Az első március 8-hoz kötődő esemény 1857-ben történt, amikor március 8-án emberibb munkafeltételeket és magasabb fizetést követelő textilipari nődolgozók tüntettek New York utcáin.

1909-ben az Egyesült Államokban tartották meg az első nemzeti nőnapot, február utolsó vasárnapjára, 28-ára igazítva. 1917. március 8-án (a julianus naptár szerint február 23-án, azaz: február utolsó vasárnapján) Oroszországban nők tüntettek kenyérért és békéért.



Négy nappal később – nem közvetlenül ennek a tüntetésnek a hatására – II. Miklós cár lemondott, s polgári kormány alakult, mely szavazójogot biztosított a nőknek.

Ezzel vált véglegessé a nőnap dátuma is, mely a világ legtöbb országában március 8-a.

Magyarország a nőnap felhíváshoz először 1913-ban csatlakozott, ekkor még csak Országos Nőszervező Bizottság osztott rölapokat. 1914-től tartják a „nők napjaként”. Az 50-es években a nőnap ünneplése kötelezővé vált, és az eleinte más-más időpontokban rendezett nőnapot 1948-tól szovjet mintára március 8-án tartották meg.

Érdekes momentum azonban, hogy Oroszországban a mai napig munkaszüneti nap március 8.

A rendszerváltás után a nőnap nálunk is elvesztette eredeti munkásmozgalmi hangulatát, helyette a virágajándékozás dominál.

Mezei Vera

Forrás:

<https://hu.wikipedia.org/wiki/Nemzetk>

<https://mult->

kor.hu/20110308_tuntetestol_a_hoviragig_a_nemzetkozi_nonap_rovid_tortenete

Március 15.

Március 15-ről már annyi mindent hallottunk, mindannyian kívülről tudjuk a nap történéseit. Szinte látjuk magunk előtt a szavaló Petőfit, az esernyős tömeget, a Pilvax-os kokárdás fiatalokat. Most inkább olyan eseményeket írunk le, amelyeket figyelmen kívül hagyunk ezidáig.

1. A helyszíne?

A '48-as forradalom egyik kulcshelyszíne a Pilvax kávéház volt. De miért is pont oda jártak akkoriban a fiatal értelmiségiek? Sokak számára az volt a hely fő vonzereje, hogy több, politikailag fontos intézmény közel volt hozzá, ám emellett az is jelentős befolyásoló tényező volt, hogy a kávéház mindennapos akcióval várta az oda betérőket: a kávé mellé ugyanis ingyen járt a reggeli.

2. Csakugyan Pilvax volt?

1846-ban Pilvax Károly a kávéházat Fillinger Jánosnak adja át. Fillinger lesz tehát Petőfiék kávésa a forradalmi időkben és az azokat megelőző két évben. Ő az, aki a kedvükért kiakasztja a falra a francia forradalom nagyjainak portréit és a Bastille képét. Ő tűri békésen, hogy csizmás lábbal ugrálnak a biliárdasztal zöld posztóján, ő pörköli a kávé hajnalban az udvaron a hideg márciusi esőben, hogy friss főzettel várhassa ezt a rebelis bandát. És a szabadságharc bukása után a hagyomány az ő személyében él tovább: mivel a Pilvaxot az állandó rendőri



zaklatások miatt 1851-ben ott kell hagynia, a Sebestyén téren bérel kávéházat. Ennek ellenére nem az ő nevét őrzi meg a hagyomány, hanem az elődjéét, a Pilvax Károlyét.

3. Miért 15-én?

Petőfiék ugyanis eredetileg március 19-re tűzték ki legnagyobb szabású megmozdulásukat, mely egy aláírásgyűjtés lett volna a pozsonyi reformellenzék támogatására - a József-napi vásár napjára, de 14-én megjött a hír: kitört a bécsi forradalom. Így ezért már előre elkészítették 12 pontot felolvasásra.

4. A következmény?

Feltűnt-e valakinek, hogy a Petőfi Sándor gyermeke Petőfi Zoltán 1848. december 15-én született? Vagyis hogy pontosan 9 hónapra az ominózus naptól.

(folytatás a 6. oldalon)

5. A rabszabadítás:

Az akció viszonylag könnyen ment, ugyanis a börtön ablakain nem volt rács, az osztrákok csak bedeszkázták a nyílásokat.

A forradalmi tömegnek mindössze le kellett feszítenie a deszkákat, Táncsics pedig egyszerűen belépett az ablakból a hintóba.

A szabadítás után egy másik peches rab, a román származású ügyvéd még ott tartózkodott a börtönben. Szegény ezt követően hetekig leveleken és fűvön élt, hiszen nem tudott kijutni, a várfalról nem mert lemászni. Hiába kiabált, segítségért, nem hallotta meg senki. Egy hónappal később találtak rá legyengült állapotban.

Este viszont a Nemzeti Színházban a Bánk bán előadására készülődtek, az est díszvendége pedig maga Táncsics lett volna, akit azonban nem tudtak felébreszteni, olyan mélyen aludt.

6. Kik is voltak azok „ márciusi ifjak” ?

Tudjuk, hogy a menetben ott volt Petőfi, Jókai, Vasvári, Irinyi. A többiek tömeggé váltak a kollektív emlékezetben. A fennmaradó írásokból kibővíthetjük a listát: Nyáry Albert joghallgató, Oroszhegyi Józsa orvostanhallgató, Petőfi elmaradhatatlan társa, Sükei Károly, a huszonnégy éves kritikus és költő, Lisznyai Kálmán költő, Hamary Dániel orvos, Lauka Gusztáv újságíró, Bérczi Károly, Egressy Gábor, aki este a Nemzeti Színházban majd Petur szerepében lép fel. Bozzai Pál, a tehetséges költő. De említhetnénk a huszonegy éves Vajda Jánost, a későbbi nagy költőt is.

Korányi Frigyes az orvos hallgató. A jogászoknál Vidats János tűnt fel, aki mint joghallgató mondott beszédet az Egyetem téren, később pedig a Ländler és Heckenast-nyomdában ő volt az, aki a nép nevében lefoglalta a nyomdagépet. Buljovszky Gyula, Egressy Gábor és Degré Alajos. Ott állt a tömegben a harmincnégy éves Egressy Béni is.

7. Mi lett velük?

Azt tudjuk mi történt Petőfivel, Jókaival, Vasvárral, Irinyivel, de nézzük a többiekét:

Degré Alajos Szemere Bertalan belügyminiszter titkára lesz, előbb a pesti önkéntes zászlóaljban, majd a Károlyi huszárezredben szolgál.

Kapitányként kitünteti magát az oroszokkal vívott 1849. július 20-i lovas ütközetben, meg is sebesül. Büntetlen marad, népszerű író lesz, a kiegyezés után képviselő. 1896-ban, a millennium évében hal meg.

Lauka Gusztáv az első hazai élclap, a Charivari-Dongó szerkesztője lesz. A szabadságharc után bujkál, majd a Bach-korszak szatmári megyefőnökének titkára, utóbb a helytartótanács sajtóosztályát vezeti.



Torontál vármegye levéltárosa lesz. Nagybecskerekén él csendesen haláláig, 1902-ig.

Bérczy Károly angol és orosz irodalomból fordít, Washington Irving,, Dickens, Bulwer-műveket, és ő ülteti át először magyarra Puskin Anyeginját. Ő indítja el az első magyar sportlapot, majd a Vadász és Versenylapot, és a magyar-német vadászszótár összeállítása is az ő nevéhez fűződik.

Lisznyai Damó Kálmán az 1857-es császári látogatásra verset írt, versében ugyan nem a magyar királyt, hanem a császári párt köszöntötte, mégis önmaga is úgy érezte, hogy mentegőztönie szükséges megnyilvánulása miatt.

Egressy Gábor, a színész törökországi emigrációba kényszerül, majd onnan hazatérve 1851-ben megjelenteti Törökországi naplóját. Rögtön hírek kezdtek terjedni emigrációbeli árulásáról. Holott ha kényszerült is kisebb megalkuvásokra, árulónak igazán nem nevezhetjük, hiszen olyan titok birtokában volt, amellyel könnyen kiválthatta volna szabadságát: fia szerint egyike volt azon keveseknek, akik tudták a magyar korona rejtékelyét. Amikor 1849. augusztus 20-án Orsován tartózkodott, az ő lovait fogták a koronát szállító kocsi elé. Egész élete, hazafiúi lángolása, harcos igazságkeresése ellentmond az árulás vádjának.

Mezei Vera

Forrás:

https://hu.wikipedia.org/wiki/M%C3%A1rciusi_ifjak

<https://maszol.ro/kultura/123484-a-pilvaxbol-a-halhatatlansagba-mi-tortent-a-marcusi-ifjakka>



Hozzávalók:

- 50 dkg liszt
- 1/8 l tej
- 12 dkg puha vaj
- 5 dkg élesztő
- 2 tojás
- 2 tojássárgája
- 6 dkg cukor
- 1/2 cs vaníliacukor
- csipetnyi só
- 0,5 dl rum
- 1 db citrom reszelt héja
- sütéshez olaj
- tálaláshoz porcukor, esetleg lekvár

Elkészítés:

1. Az élesztőt kevés langyos tejben feloldjuk, adunk hozzá egy

keveset a kimért lisztből és cukorból.

Ezt a tésztát meleg helyen, letakarva kelesztjük (kb. 30 perc).

2. A maradék tejet a tojásokkal, tojássárgájákkal, sóval, rummal, cukorral, vaníliacukorral, citromhéjjal elkeverjük. Hozzáadjuk a megkelt tésztát és a maradék lisztet. Végül beledolgozzuk a puha vajat és (lehetőleg géppel) alaposan összegyúrjuk. 15 percig pihentetjük.

3. 5 dkg-nyi adagokat kiveszünk a tésztából, enyhén lisztes kézzel golyóvá formázzuk, egymástól kellő távolságban lisztezett deszkára tesszük, majd a golyókat szélesszájú vizes pohár talpával egyformára lelapítjuk (kb. ujjnyi vastagra), konyharuhával letakarjuk és meleg helyen ismét kelesztjük (legalább 30 perc).

4. Nagyobb lábasban olajat forrósítunk. A fánkokról a konyharuhát sütés előtt 10 perccel le vesszük, hogy a felszínük kissé

(folytatás a 7. oldalon)

megszáradjon, vagyis kérget kapjon.

5. A meleg olajba tesszük a fánkokat először a felső oldalukkal lefelé, és fedő alatt kb. 3-4 percig sütjük. A fedőt levesszük, megfordítjuk óvatosan a fánkokat és a másik oldalon is világosbarnára sütjük (fedő nélkül).

6. A fánkokat kivesszük az olajból, papírkéztörőn lecsepegtetjük, porcukorral megszórva, esetleg lekvárral töltve tálaljuk.

Tipp:

Az összegyúrt tészta inkább híg legyen, mint kemény.

Az 5 dkg a tésztából kb. sárgabarack méretet jelent, elegendő egyszer lemérni, utána bízunk a szemünkre az adagolást. A golyózás előnye a nyújtással-szagatással szemben, hogy nem kerül felesleges liszt a tésztába, és szabályosabb lesz a fánk formája. Aki ragaszkodik hozzá, ujjjain vastagra nyújthatja a tésztát, és hagyományos fánkszagatóval kiszagathatja.

Szebb lesz a szalag a fánkon, ha a fánkok először olajba kerülő felszíne sütés előtt kérget kap.



Fontos, hogy a tésztát valóban meleg helyen kelesszük. A hozzávalók legyenek szobahőmérsékletűek.

Az olaj legyen kb. 160 fokok, azaz elég meleg, nem túl meleg, hogy a fánk átsüljön, ne csak barnuljon. Az olaj hőmérsékletét az olajba tett fakanállal ellenőrizhetjük, ha buborék képződik a nyél körül, elég meleg. Érdemes próbasütést végezni.

Ne hagyjuk felügyelet nélkül a fánkokat sütés közben.

Jó étvágyat!

Forrás:

<https://m.utisugo.hu/farsang/farsangi-hagyományok-nepszokasok-94030.html>

<https://www.mosthallottam.hu/erdekess/farsang-eredete-szokasok-hagyományok/>

Mezei Vera

MÁV Központi Felépítményvizsgáló Kft. - Pályadiagnosztika - Kezdetek...

A vasúti közlekedés megindulásának már az első éveiben nyilvánvalóvá vált, hogy a vasúti pályák állapotát állandóan figyelemmel kell kísérni, egyrészt biztonsági, másrészt gazdasági okokból. Erre a célra hozták létre a vasutak a pályafelügyeleti szolgálatot, amelynek feladatává tették, hogy az előírt vizsgálatok és mérések elvégzésével folyamatosan hí képet adjon a vasúti pálya pillanatnyi állapotáról, jelezze, ha a biztonság érdekében munkavégzésre van szükség, és mindenkor megadja a fenntartási végrehajtásának leggazdaságosabb időpontját.

Az 1950-es években a MÁV-nál létrejött egy önálló mérőcsoport, melyből 1959-ben alakították ki a MÁV Központi Felépítményvizsgáló Főnökséget, illetve ennek későbbi utódját 1996-ban a MÁV Központi Felépítményvizsgáló Kft-t.

Az 1950-es években már a felépítmény állapotának felmérése és grafikus felrajzolása (nyomtáv, túlemelés, süppedés és irányviszonyok) az ekkor már működő Bereznai féle 150. sz. felépítményi mérőkocsival történt. Az 1960-as években fejlesztési, vágánymérési illetve ultrahangos csoport is működött, majd ezt követően felépítményi anyagátvételi tevékenységi körrel bővült a cég portfóliója. A földművek minőségének



ellenőrzéséhez kapcsolódóan 1971-1972-ben az izotópos talajtömörtség vizsgálatok és terhelés mérések is elkezdődtek.

A vágánygeometriai méréseket ebben az időben három felépítményi mérőkocsi (FMK), a 150-es (FMK-001), a 905-ös (FMK-002), és a 163-as (FMK-003) végezte. 1984-ben beszerzésre került az FMK-004-es pályaszámú vágánygeometriai mérőkocsi, mely 1990-ben kezdte meg a rendszeres pályafelügyeleti méréseket. A mérőkocsira telepített új mérőrendszer digitális adatokat is szolgáltatott, amely új korszakot nyitott



meg a pályadiagnosztika területén. A MÁV Pályadiagnosztikai Tervező Rendszer kidolgozása a digitális mérési adatok megjelenését követően kezdődött el, mely PATER néven vált ismertté a hazai

szakemberek körében. A programban egy helyen lehet megtekinteni a vasúthálózat műszaki és minősített mérési adatait, valamint a különféle munkáltatásra vonatkozó javaslatokat.



1994-ben került beszerzésre az első érintkezésmentes gépi sínprofilmérő berendezés, amely új utat nyitott a korszerű sínprofilmérés és ebből kifolyólag a síngazdálkodás területén. Ezt követően üzembe állt az új saját fejlesztésű gépi ultrahangos sínvizsgáló rendszer, melynek maximális vizsgálati sebessége már 50 km/h volt.



1997-től a híddiagnosztikai vizsgálatok is elkezdődtek Társaságunknál.

A MÁV FMK-007 mérőkocsijával, 2003. évben megkezdődtek a rendszeres üzemszerű mérések. A mérőkocsin egy érintkezés- és torzításmentes vágánygeometriai, valamint a MÁV FKI (Fejlesztési és Kísérleti Intézet) által fejlesztett járműdinamikai mérőrendszer került telepítésre. Mindeközben az ultrahangos sínvizsgálat kézi vizsgáló készülékét (USK) a Társaság szakemberei folyamatosan fejlesztették, így egyre korszerűbb saját modellek láttak napvilágot. 2004. évben a sínprofilmérés tovább fejlődött, amelynek köszönhetően egy korszerűbb sínprofilmérő rendszer került telepítésre a síndiagnosztikai szelvényre (SDS).

Cikksorozatunk következő részében többek között folytatjuk a jelenleg használt mérőeszközök, járművek és a pályadiagnosztikai szakértői rendszer bemutatását.

Gégény Csaba

KÖFI KÖRKÉP I.

Magyarországi KÖFI-rendszerek (múlt-jelen-jövőkép)

A központi forgalomirányítási rendszerek hazánkban is évtizedes múltra tekintenek vissza. Már a 70-es évektől elindultak a kísérletek az alkalmazásukra és a működés során pozitív eredményeket produkáltak, mind menetrendszerűségben, mind gazdaságosságban. Az általuk biztosított, összegyűjtött információk elemzése, feldolgozása, gyorsabban és egységesebben történik, így koherens, gazdaságos irányítást tesznek lehetővé, a vasúti infrastruktúra tulajdonosa humán erőforrást takaríthat meg. A technika fejlettségétől függően



működnék emberi ráhatással, segítséggel és az informatikai fejlődés során egyre önállóbban. „Nagyon fontos, hogy a legkisebb zavar esetén a vonalszakaszon közlekedő vonatok közlekedésébe gyorsan és hatékonyan be lehessen avatkozni. Ezt pedig csak úgy lehet, ha egy központból a teljes vonal forgalmát egy személy átlátja, és az információk birtokában úgy irányítja a vonatok közlekedését, hogy azok a legkevesebb késéssel tudjanak leközlekedni.

A központi forgalomirányítás másik nagy előnye, hogy így maximálisan ki lehet használni a vasúti pálya kapacitását.”

A vonalfejlesztések lehetőséget biztosítottak a menetirányítói feladatok korszerűsítésére. A hagyományos menetirányítói rendszerben az operatív irányítást a forgalmi szolgálattevők végzik és a menetirányító csak később a forgalmi szolgálattevő által tett értesítés után jut birtokába a forgalmi helyzetjelentés. Emiatt aztán csak késve tud megfelelőképpen intézkedni. Erre ad megoldást a vonalszakaszon az ún. központi forgalomellenőrző berendezés (KÖFE), mivel a berendezés a menetirányító felé folyamatosan aktuális információkat közöl. Az állomások területén a végrehajtást továbbra is a forgalmi szolgálattevőknek kell ellátniuk. Ha e berendezés távvezérlésre is alkalmas lenne, akkor a menetirányító a távoli állomásokat közvetlenül maga vezérelhetné. Ez lenne a KÖFI vagyis a Központi Forgalomirányító berendezés.

A kezdetek: Az egyik ilyen „ős” KÖFI a Debreceni Pályavasúti Területi Igazgatóság épületében kapott helyet. Az egyik országos fővonalunk egy részének az irányítását végzik innen. Mégpedig az egyvágányú, villamosított vasútvonalú, amelyik Mezőzomborig közös nyomvonalon 80 –as vonalként, halad a Hatvan–Miskolc–Szerencs–Sátoraljaújhely-vasútvonallal Mezőzomborig, majd onnan Görögszálláson át egészen Nyíregyházáig. Aztán 100-as vonalként tovább fut Debrecenig. Mezőzombortól - Nyíregyházáig a következő állomások vannak becsatlakozva a központi irányítási rendszerbe: Tarcsl, Tokaj, Rakamaz, Görögszállás, Nyírtelek. A vonal egyvágányú, emiatt a legapróbb menetrendi eltérés is nagy késésekhez vezethet, ezért kiemelten fontos a váltózó forgalmi helyzethez való gyors alkalmazkodás. A frekvenciakódos (jelfogókból és félvezetőkből álló áramkörös) berendezés. A telepítés irányítója Hegedüs Géza volt. A szakaszirányítókat Debrecenbe, az igazgatósági épületbe helyezték át, mert számoltak azzal, hogy jövőben a Debrecen-Nyíregyháza-Záhony vonalrész is kap KÖFE vagy KÖFI berendezést és az irányítók is majd Debrecenben kapnak helyet. Az eddig Nyíregyházán foglalkoztatott menetirányítókat- A berendezés adta feladatokat menetrendíró-, vonatszámjelentő készülékek, valamint sokcsatornás hangrögzítő berendezés segíti. A távvezérlést a vonalkábelek biztosítják. A hét kisebb állomás Domino55 típusú jelfogós biztosítóberendezését, a menetirányító kezeli a szovjet importból beszerzett CsDC 66 beren-

dezés segítségével. Az állomásokon továbbra is maradt személyzet, hiszen jegyeladásra szükség volt, illetve a ritkán előforduló hiba esetén a kezeléseket az akkori rendszer még nem biztosította. A Mezőzombor-Nyíregyháza vasútvonal központi forgalomirányítását 1972-ben helyezték üzembe. A biztosító berendezést hazai szakemberek alakították át, hogy megfeleljen a speciális, helyi igényeknek. Akkoriban ez világszínvonalúnak számított.

A helyiségben, sorban a falon látható az állomások torzított helyszínrajzú kicsinyített képe, hasonlóan a dominó berendezésekhez. Jól láthatóak a váltók, jelzők, sorompók fényekkel visszajelentve ezzel is segítve a vizuális ellenőrzést az irányító számára. A vonatok helyzete, iránya könnyen észlelhető. Ez az aktuális kép megegyezik az állomásokon kint lévő biztosító berendezések által adott visszajelentéssel. A vonal forgalomirányítója az előtte lévő pult segítségével gombnyomásra állítja át a váltókat és egyben kezeli a vonatok számára a jelzőket, sőt a vasúti átjárók sorompóit is. Mindezt nem egyenként teszi, hanem a vonatoknak vágányutat állít be. A berendezés pedig ehhez automatikusan átállítja a váltókat, a jelzőket és a vonatok közlekedést érzékelve lezárja és felnyitja a sorompókat.

A kommunikáció természetesen nem egyirányú, a berendezés visszajelzést küld, hogy a gomboknak megfelelő parancsot sikerült-e végrehajtani. Az irányító előszóban tartja a kapcsolatot az állomásokon lévő "jelenlétes" forgalmi szolgálattevőkkel, akiknek szükség esetén át is adhatják az általuk felügyelt állomás irányítását különleges esetekben. Helyi üzemben a jelenlétes forgalmiszolgálattevők egymással és a KÖFI kezelővel kommunikálva irányítják a vonatközlekedést. Amennyiben a távvezérlő-berendezés meghibásodik, úgy a központi forgalomirányító elrendeli a jelenlétesnek a berendezés helyi üzemből történő helyezését, egyúttal közli a vonatt forgalom biztonságos lebonyolításához szükséges adatokat, valamint az általa elvégzendő forgalmi feladatokat. Az engedélykérések (adások), és egyéb rendelkezések előjegyzése céljából a központi forgalomirányító is fejrovas előjegyzési naplót vezet. Az átadást a fejrovas előjegyzési naplóba a központi forgalomirányító és a forgalmi szolgálattevő elő is jegyzi. Majd a hiba elhárítása után a forgalomirányító visszaveszi az ellenőrzést és az irányítást az állomás felett.

A központi forgalomirányító kapcsolatot tart a területi főüzemirányítóval, a kapcsolódó vonalak forgalmi vonalirányítóival. Minden egyes előszóban kiadott parancs rögzítésre kerül és utólag visszahallgatható. Engedélykérés-adás csak Mezőzombor és Nyíregyháza irányába és -ból, a vonalra be-, illetve kilépő vonatok részére történik a KÖFI központban szolgáltató teljesítő központi forgalomirányító és az állomások rendelkező forgalmi szolgálattevői között. A rövid összefoglalóból kitűnik, hogy minden esetben a kettős ellenőrzés és a biztonság az alapja rendszernek.

A berendezés üzembiztonságát tekintve, összehasonlítva a mostanában létesített elektronikus biztosítóberendezésekkel ma is megállja a versenyt.

Forrás:

<http://www.derke.hu/sajtokozlemenyek>
http://epa.niif.hu/03900/03994/00005/pdf/EPA03994_studia_ignatiana_2012_097-118.pdf
<http://bgok.hu/download/vtk/8.pdf>

Mezei Vera

Alapítvány a Pályavasutasokért

**Mottó: „Aki kapni akar,
tanuljon meg adni!” Lao-Ce**

A Pályavasúti Dolgozók Szakszervezet (PVDSz) 2000-ben megalapította, az „Alapítvány a Pályavasutasokért” alapítványt.

Az alapítvány célja, hogy az – amúgy is nehéz anyagi körülmények között élő – pályavasúti munkavállalókat a rendkívüli élethelyzetekben támogassa!

Az alapítvány támogatásáért a PVDSz tagok pályázhatnak.

Az alapítvány kuratóriuma három havonként tartott ülésein bírálja el a beérkezett kérelmeket, pályázatokat.



A kérelmet formanyomtatványon kell benyújtani, az alábbi mellékletekkel együtt:

- az indoklást alátámasztó dokumentumokat
- a munkáltató kereseti igazolását (házas- illetve élettárs kereset igazolását is!)
- a gyermek(ek) születési anyakönyvi kivonatának fényképe, tankötelezettség esetén, iskola látogatási igazolás

Szakszervezetünk alapítványa a Munka törvénykönyve 179.§-a alapján a MÁV Csoport és GySEV Zrt. munkavállalói esetében a szándékos károkozás kivételével – maximum az öregségi nyugdíj legkisebb összegének kétszereséig – megtéríti a PVDSz-tagok kártérítési kötelezettségét amennyiben a munkáltató eljárás keretében kártérítési összeget állapít meg és szab ki.

RÁADÁS!

SZOLGÁLTATÁSOK:	„A” csomag	„B” csomag
ÉLETBIZTOSÍTÁS bármely okból bekövetkező halál esetén	600.000 Ft	1.000.000 Ft
BALESETI HALÁL esetén plusz!	500.000 Ft	1.000.000 Ft
BALESETI ROKKANTSÁG már 1%-tól 100%-ig arányosan	1.000.000 Ft	1.500.000 Ft
KÖZLEKEDÉSI BALESETI maradandó egészségkárosodás már 1%-tól 100%-ig arányosan	500.000 Ft	500.000 Ft
BALESETI CSONTTÖRÉS, CSONTREPEDÉS esetén	20.000 Ft	20.000 Ft
BALESETI ÉGÉS arányos térítés, maximum 100%	50.000 Ft	50.000 Ft
BALESETI MÚLKONY SÉRÜLÉS 28 napot meghaladó baleseti táppénz esetén	10.000 Ft	10.000 Ft
BALESETI KÓRHÁZI NAPI TÉRÍTÉS 1-50 nap között - naponta, már 1 napra is jár	2.000 Ft	2.000 Ft
BETEGSÉGI KÓRHÁZI NAPI TÉRÍTÉS 1-50 nap között - naponta, már 1 napra is jár	1.000 Ft	1.000 Ft
BALESETI MŰTÉT esetén, súlyossági fok szerint, a biztosítási összeg 10-100%-a	200.000 Ft	200.000 Ft
BETEGSÉGI MŰTÉT esetén, súlyossági fok szerint, a biztosítási összeg 25-100%	50.000 Ft	50.000 Ft
KRITIKUS BETEGSÉGEK BEKÖVETKEZÉSE szívinfarktus, rákos megbetegedés, agyi érkatasztrófa, koszorúér áthidálási műtét, szervátültetés, veseelégtelenség, sclerosis multiplex, vakság esetén	100.000 Ft	100.000 Ft

BELÉPÉSI FELTÉTELEK:

- PVDSz tagsági viszony
- a tag rendelkezzen lakossági folyószámlával
- a belépési korhatár 18 éves kortól 70 éves korig terjed
- családtag is beléphet

EGYÉB TUDNIVALÓK:

- ez egy csomag, 12 szolgáltatással
- az új belépők esetén a tagi nyilvántartásba vételt követő naptól azonnal indul a biztosítási védelem, kivéve:
1 hónap várakozási időt köt ki a betegségi szolgáltatásokra
2 hónap várakozási időt köt ki a kritikus betegségek esetén

- A biztosítás kiterjed a munkaidőre, illetve azon kívül a nap 24 órájára és a világ minden országára
- A belépés rendkívül egyszerű, hiszen nem kell több helyen is „ügyintézní”, ugyanis a PVDSz mindent elintéz.
- A kárrendezés is a PVDSz-en keresztül történik.
- A kifizetett biztosítási összegek teljes mértékben adó-, és járulékmentesek.
- A kifizetett biztosítási összegeket saját címre, vagy folyószámlára utalja a biztosító.
- Folyamatos biztosítási díjfizetés szükséges a biztosítás fenntartása érdekében.

Bővebb felvilágosítást a PVDSz

01+81-94 és a 01+11-69-es telefonszámain lehet kérni és kapni, hétköznap 09 - 13 óra között.

Pályavasúti Dolgozók Szakszervezetének lapja – Kiadja a Pályavasúti Dolgozók Szakszervezete

Felelős kiadó: Dr. Kispál Viktor elnök

Főszerkesztő: Bátor István – **Tervezőszerkesztő:** Szentgyörgyi Mihály

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.

6200 Kiskőrös, Csokonai u. 47., Izsáki út 10/b.

hív6sz!

A gyorsabb és rugalmasabb ügyintézés érdekében ismételten közöljük a tisztségviselőink
– közvetlen! – telefonszámain és e-mail címeit:

KÖZPONTI TELEFONSZÁMAINK:

Dr. Kispál Viktor	elnök	01+81-95 mobil:30/385-5202	e-mail cím: kispalv@pvdsz.hu
Mezei Vera	érdekvédelmi alelnök, forgalmi szakági választmányi ügyvezető	01+45-86 mobil:30/773-0183	e-mail cím: mezeiv@pvdsz.hu
Nagy Miklós	szervezési alelnök	01+11-69 mobil:30/606-2043	e-mail cím: nagym@pvdsz.hu
Szentgyörgyi Mihály	PML alelnök	(fax/üz.rögz.) 01+86-52 mobil:30/337-3208	e-mail cím: szentgyorgyim@pvdsz.hu
Hegedűs István	TEB alelnök	02+10-98 és 01+46-29 mobil:30/382-6876	e-mail cím: teb@pvdsz.hu
Ripszki József	Forgalmi alelnök	03+13-11 mobil:30/779-1734	e-mail cím: ripszkij@pvdsz.hu
Furulyás Róbert	elnökségi tag	03+13-11 mobil: 30/858-4185	e-mail cím: furo72@gmail.com
Káré István	TEB szakági választmányi ügyvezető	03+13-11 mobil: 30/364-0803	e-mail cím: istvan.kare@gmail.com
Fekete Zsolt	PML szakági választmányi ügyvezető	05+91-85 mobil: 30/493-2068	e-mail cím: pml@pvdsz.hu
Fehérné Ragcsák Andrea	irodavezető (üzemi tel./fax/üz.rögz.)	01+81-94 mobil:30/627-0832	e-mail cím: ragcsaka@pvdsz.hu

városi automata fax: 06+1-273-1335

városi fax/üzenetrögzítő: 06+1-511-8194

E-mail cím: pvdsz@pvdsz.hu vagy info@pvdsz.hu

TERÜLETI KÉPVISELŐK TELEFONSZÁMAI:

Budapest	Fajka János (PML) Káré István (TEB) Hiri Barna (Forg.)	01+81-94 mobil: 30/364-0803 02+43-18	e-mail cím: szervezes@pvdsz.hu e-mail cím: istvan.kare@pvdsz.hu fax: 02+43-18
Debrecen	Dobos Bertalan (Forg.) Papp Zoltán (PML)	03+79-33 03+42-01 mobil:30/455-7551	fax: 03+79-30 fax/üz.rögz:03+42-15 e-mail cím: railman68@gmail.com
Miskolc	Banka Tibor Mertinkó Róbert (PML)	04+22-88 mobil: 30/414-8053	fax/üz.rögz: 04+22-88 e-mail cím: mertinko.robert@mav.hu
	Szemán Dénes (TEB) Prodán Ilona (Forg.)	04+11-96 04+20-05	fax.: 04+11-96 fax: 04+20-51
Pécs	Furulyás Róbert (Forg.) Ács János (TEB) Fekete Zsolt (PML)	03+13-11 05+65-94 05+91-85 mobil: 30/493-2068	e-mail cím: furo72@gmail.com e-mail cím: feketeszolt@mav.hu
Szeged	Darányi Zoltán (PML) Halász Szabó Lídia (Forg.) Seprenyi József (TEB)	06+52-88 mobil:30/230-6481 06+20-77 06+30-49	fax: 06+52-55 e-mail cím: daranyi.zoltan@mav.hu fax: 06+20-77 fax: 06+30-96
Szombathely	Kamondi Miklós (Forg.) FEB tag Gosztola Kálmán (TEB)	07+59-03 mobil: 30/847-2102 07+59-20 mobil: 30/318-6139	fax: 07+59-68 e-mail cím: kamondim@pvdsz.hu fax 07+59-49

(folytatás a 11. oldalon)

MÁV-START SZAKMAI KÉPVISELŐINK ELÉRHETŐSÉGEI

Kerekgyártó Regina	MÁV-START Irányítás	01+13-93	30/235-8938	e-mail cím:kerekgyarto.regina@mav-start.hu
Pócsay Imre	MÁV-START JBI Szolnok	02+12-76	30/946-6502	e-mail cím: pocsay.imre.tibor@mav-start.hu
Bostyán Sándor	MÁV-START Budapest TSZVI		30/383-2889	e-mail cím: sasa71@invitel.hu
Nemes Irma	MÁV-START Debrecen TSZVI	03+65-05	30/392-0061	e-mail cím: irmus45@gmail.com
Mezei Attila	MÁV-START Pécs TSZVI	05+12-44	30/738-4809	e-mail cím: mezei.attila@mav-start.hu
Czupor Attila László	MÁV-START Szeged TSZVI		30/383-2513	e-mail cím: czupor20@gmail.com

Hazánkba is megérkezett az első Tram-train

A **vasút-villamos** vagy **tram-train** rendszerek célja a városokban közlekedő villamosok és a városhatárokon kívüli „nagy” vasutak összekapcsolása oly módon, hogy az utasok átszállásmentesen jussanak el céljaikhoz, legyen az a városban, vagy azon kívül. Az utóbbi években a külföldi, főleg németországi sikereket látva hazai szakmai körökben is felmerült a tram-train rendszerek bevezetése.



„Az első tram-train rendszert 1992-ben Karlsruheban építették ki a belváros és Bretten között, részben az Albtal Közlekedési Társaság (AVG) közúti vasúti hálózatán 750 voltos egyenáramú, részben pedig a Deutsche Bahn (DB) 15 000 voltos váltóárammal villamosított vasúti hálózatán két áramnemű közúti vasúti járművekkel.”

A MÁV-START és a Stadler Rail Valencia 2017 májusában írta alá a tram-train szerződést nyolc plusz opcionálisan négy darab jármű beszerzéséről. 2021. január 09-én érkezett Szentesre a Szeged és Hódmezővásárhely között közlekedő vasút-villamos első prototípusa. A 37 méter hosszú, hetventonás túlméretes jármű december végén indult el Valenciából, majd Franciaországon, Németországon és Ausztrián keresztül érkezett meg hazánkba.

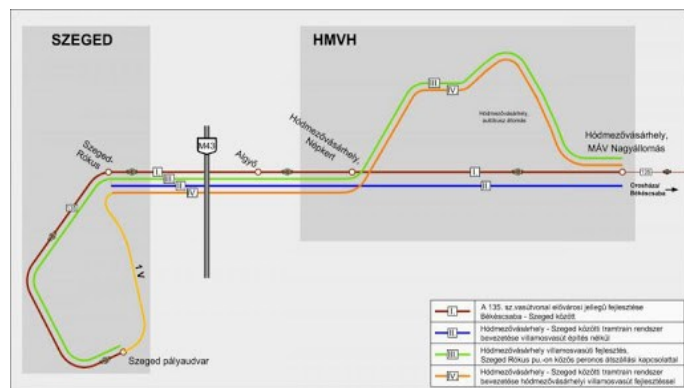
„A Stadler tájékoztatása szerint februárban megérkezik



a második tram-train jármű is. Az első három jármű várhatóan 2021 szeptember végén állhat forgalomba.”

Megjelenése: A dízel-villamos hibrid tram-train 216 férőhelyes, melyből 4 mozgássérült hely. Szeged és Hódmezővásárhely villamosvonalán 50 km/órás maximális sebességgel közlekedik, a két város között nyíltpályán dízelvontatással, maximális 100 km/órás sebesség alkalmazásával. A komfortos, nagy részben alacsonypadlós és akadálymentes CityLink járművek korszerű utastájékoztató rendszerrel rendelkeznek, légkondicionálással, igényes utastérrel, fedélzeti kamerarendszerrel felszerelve közlekednek. A két multifunkciós térben kerekesszékekkel, kerékpárral, babakocsikkal is kényelmesen lehet utazni.

Útvonala: Szegeden az 1-es villamos vonalán közlekedik a pályaudvartól Szeged-Rókus vasútállomásig, majd a 135-ös vasútvonalon halad tovább egészen Hódmezővásárhelyig, Baktó elágazástól Algyőig egyvágányú a pálya. Szerelvényeknek Algyőn vonattalálkozássra is lehetőség-



gük van. A gyorsabb vonatkeresztezések érdekében az állomás kitérői 80 km/h- sebességűek, a vonatkeresztezésekre használt kitérővágány meg lesz hosszabbítva a Tisza-híd irányában nagyjából 2 km-re. Az állomási peron mintegy 250 méterrel közelebb került így a településhez. Az algyői híd után újabb kétvágányú szakasz épül Sártó elágazástól Kopáncsig kb. 4 kilométer hosszban. Hódmezővásárhelyi Népkert állomásnál átkapcsol villamosüzemre egészen végállomásig.

Forrás:

<https://www.mavcsoport.hu/mavcsoport/magyarorszagon-első-tram-train>
<https://hu.wikipedia.org/wiki/Vas%C3%BAt-villamos>

Mezei Vera

