

2021. július-szeptember XXIII. Évfolyam 3. szám

Beszélgetés Virág István pályaműködtetési vezérigazgató-helyetttel (1. rész)

Hogyan lettél vasutas? Gyerekkori álmod volt?

Ez egy érdekes történet, mert én alapvetően belsőépítész akartam lenni. Ahhoz építőipari technikumba kellett volna menni, azonban ott kilóttak a szinte színjeles bizonyítványom ellenére azzal, hogy a szemüvegem miatt szédülni fogok az állványokon. Bár később a nagy, magas hidakon sem szédültem, de akkor ezzel kipöcköltek, és a papírjaimat átküldték a város másik végében lévő szakközépbe, ahova útépítő szakra jelentkeztem. De mire a papír átment az addigra betelt. Így maradék elven a vasútépítő szakra Győrbe tudtam beiratkozni középiskolába. Apukám nem akarta. Aki szintén vasutas volt, de még a nagypapám is, aki térközőr volt. Nagypapám szolgálati helye, az Indul a bakterház című regényből ismert vonalon volt, és elvileg ismerhette is a Szabó Baktert. Sőt, szerintem ismerte is, mert az életét ismerve csak olyan történetekkel volt tele, hogy még egy kötetet lehetett volna írni belőle.

Egyébként az a különlegesség adatott meg, hogy a főiskola után apukámtól vettem át a munkakört. Ő akkor elhagyta a pályafenntartást, a beruházókhoz átment, és a felépítményes szakaszmérnök munkakörét én vettem át, mint frissen érkező fiatal, mivel az első főiskolámat pályás szakon végeztem, csak később kerültem át hídra. Ez nálam 6-7 évenként váltakozott. Nagyjából úgy, hogy amikor az ember az egyik iránnyal megvolt, akkor jött a másik. A vasutas élet szabta így, tehát ebben volt ilyen vetésforgó.

A családban rendesen volt vasutas, de ez soha nem volt presszió. Az a késztetés, az meg alapvetően bennem volt, tehát volt bennem ez a vonzódás, az odavezető utat is nagyjából tudta az ember. Most már így marad. Nem hiszem, hogy egyedül vagyok ezzel. De az ember ezt az utat elfogadta, hiszen akkor már miért változtatott volna? A továbbtanulás is ennek mentén zajlott, minden tekintetben a vasút felé orientálódott.



Jól tudjuk, hogy a MÁV az első munkahelyed?

Az első és valószínűleg az utolsó munkahelyem is a vasút. 1977. augusztus 13. a szolgálatba lépésem napja a Pápai pft-hez. Éppen apukám miatt nem mehettem akkor Győrbe, összeférhetetlen volt. A meleg csákányváltás fogalom létezik. Hogy ez megvalósult, úgy kerülhettem át Győrbe. Alapvetően győri vagyok. 1977-ben még másik vasút volt.

Egy alkalommal készült a humános, toborzó lányok részére egy előadás, az volt a címe, hogy „Én már sokféle MÁV-ot láttam”. A vetített diák is ehhez készültek, hogy megszólítsunk vele általános iskolai felső tagozatos gyerekeket. Nem olyan rég volt, talán 5-6 éve, de aztán valamiért ez megghiúsult.

Érdekes volt szembesülni vele, ahogyan 44 év alatt a cég miliője tudott változni az idők során. Nem mindig a szebb arcát mutatta, ebben is voltak csapongások nagyjából úgy, mint az ember életében, korszakokra lehet bontani, idősávokra. Mindenfajta hatások, amik érték ezt a nagy mamut céget, nem lehetett ugyanolyan, de persze ne is legyen.

Akkor, ha jól értem, első szándékod ellenére lettél vasutas?

Egy 14 éves gyereknel ezt így megfogalmazni nehéz, azért ez 1969-ben volt. Az akkori világ egy sokkal szürkébb, merevebb, fantáziátlanabb világ volt. Ennek örültünk, ez megvan, ez egy jó irány, ebbe beleállunk. Jó középiskolás osztályunk volt, és ez már fogta és vitte is az embert.

Úgy tűnik, az életed javarészt a vasútról szól. Mégis hol eresztet ki a gőzt?

Ezek érdekes dolgok, meg fogtok lepődni. Az a helyzet, hogy sportoltam sok-sok éven át és versenyszerűen, él-sportoló voltam. Ifi kerettag is voltam, cselgáncsoztam a Győri Dózsában. Ezzel együtt tanultam dobolni is, és otthon van egy dobfelszerelésem, elektromos, amivel lehet vadítani a szomszédokat is. Annak van értelme megbőgetni az 5.1-est is és akkor hadd szóljon, és ott aztán lehet kalapálni. Hát nem én vagyok Solti Jánoska, de azért elszórakoztatom magamat. Ilyen is van.

Aztán nagyon szeretem a katonai egyenruha történetet. A Napóleoni korét, mert ha valaki ezt egyszer megnézi, rengeteg magyar vonatkozást találhat a francia hadsereg egyenruházatában, aminek meg is van az oka. A Napkirály idejében a magyar emigránsok alapították a huszárezredeket, és a mai modellező háttérpar ezeket csodálatos minőségbe gyártja. Ezeket kifesteni óriási élmény. Napoleon huszárezredei már megvannak az összes, és megtévesztően azonosak a színek a magyarokkal, a szabadságharcos huszárezredek egyenruha színével, ami nagyjából a köztudatba talán megvan.

A harmadik dolog, amit nagyon szeretek, az angol foci, amiből később Premier Liga lett. És hát onnan van a kedvenc csapat is, nem titok, szoktam néha mezbe öltözni

és akár otthon meccset nézek, mert nagyon szeretem a Tottenhamet.

Az éppen rajtad lévő ing is sötétkék-fehér...

Igen, és abban is voltak magyar alapítók anno, 1882-ben.

Hát ilyenek vannak, de itt marad a hétvége. Ez egy nagyon kemény életforma.

Gyakorlatilag a hét közben távol vagy az otthonodtól, hazamész, ott is valamit működtetni kell, magyarul a háztartást, ezt-azt, pihenni is kéne, akkumulálódni és egyszer csak már jönni is kell vissza. Ez most erről szól, ez nem megy másként. Nem fogok már Győrből felköltözni Pestre. Ez a munka, ez az életem kalandja-munka. Ez gyakorlatilag kitölt mindent. De kell az akkumulálódás, és ezekben megtalálom.

A filmeket is szeretem, de csak olyan filmeket vettem meg, mindig is DVD-n, amit bármikor megnéznek. A Ryan közlegény például azért van meg eredetiben, mert kíváncsi voltam Tom Hanks angoljára...

És, jól beszél angolul?

Tud, tud angolul... (nevetés)

De most komolyra fordítva, ezek nagyon fontos dolgok. Ezekkel el van az ember. No meg a könyvek! Plafonig érő könyvespolcom van, és azt imádom. Oda beülni, a füles fotelba, ennyi. Nekem bőven kerek ezzel a világ.

Sok munkavállaló szerint, te vagy az egyik legstílusosabban öltözött MÁV vezető. Ez honnan jön? Örökölted vagy belülről jön?

Úgy van az ember, hogy ekkor érzed jól magad valahol. Kezdődik a nap, az egy tartást, egy vázat ad, amit este kiraksz. Mert nem reggel kell kapkodni -ez a halálom, mikor filmekben lát az ember egy fickót egy szál alsógatyában, féllábon ugrálni-, ez hülyeség. Egy napot el kell kezdeni, és annak az a rendje, hogy szépen fölveszed azt a jelmezt, amiben jól érzed magad, és akkor kezdődhet a nap, jöhetnek a problémák, meg a nehézségek, meg nem tudom még mi. Van nekem is farmerem, és néhanapján bejövök abban is, de nem akarok pávakakaskodni, így érzem magam jól és ezzel nem akarok senkinek tetszelegni, nem akarok különbségeket előhívni, hogy ki hogy, s mint. Ezt mindenki intézze maga, kedve szerint. Milyen szinten törődik önmagával és mit próbál átadni a környezete felé, és mit vár el, ezek valahol ilyen kódolt üzenetek. Valahogy ilyesképpen kellene ezt látni.



A sok óra a falon, mit jelképez?

Ez egy üzenet, hogy amiben egyformának kéne lenni az igazgatóságoknak, abban különböznek, amiben különbözni kéne, abban egyformák. Ez egyrészt jó így, másrészt meg inspirálja őket, hogy próbáljanak egy egységesebb egészé válni. Hat kicsi MÁV is jópofa dolog, de egy nagy erős, az még jobb! És most még egyelőre ez van. Teljesen sosem lesznek egyformák, más a vasútföldrajzi elhelyezkedés, mások az állapotaik, sajátágaik. Záhony, óriási történet, óriási kihívás, tehát ott össze kell rakni majd hamarosan egy programot, amit majd megpróbálunk életre hívni. De ha a hálózat másik végét mondom, Szombathely, Ausztria közelsége, a GYSEV közelségével, és azzal, hogy EU-s fejlesztési forrást ők még hálózatra nem kaptak, ott a jelen helyzetben még nehéz vasutazni. Ráadásul a 20-as fővonalat, nem látja a NIF, egyéb programba illesztés egyelőre nem reális. A most futó versenyképességi programunkban látjuk a 20-as fővonalat, de jelenleg a „fővárosi Előváros” visz mindent. Tehát óriási kihívás azt a szegmest is üzemeltetni. A pécsi terület - *a dél Balaton kivételével* - semmilyen fejlesztést nem kapott EU-s forrásokból, ők a 80-as évek, 90-es évek vasútjának állapotai szorításában dolgoznak.

Például a KÖFI felé fordulás, meg az Üzemirányító Központos munkafilozófia, amiről beszéltem, hogy a forgalomnak abba az irányba kell menni és ez több évig fog tartani, míg átfordítjuk. Mostani szervezetátalakítás első lépcsőfoka ezt célozta meg. Ezt nem lehet 5 lépésben. Egy szakadékot úgy ugrunk át, hogy egyet ugrunk csak, ötöt nem lehet gyalogolni. Elkezdted és befejezed.

Ez így működőképes, és ebben a gondolatban meghatározó, hogy a vasúti forgalomszabályozás munkafilozófiáját át kell alakítani. Készült egy KÖFI program, mely 6-7 év alatt az állomások több mint felét bevonja a központi programirányításba. Másfajta képzettségű és szemléletű munkavállaló kell a forgalmi és biztosítóberendezési szakterületen egyaránt. De ezt meg kell lépni, mert a vasút jövője ezt kívánja meg és ez óriási tét. A forgalmistának 8 monitort kell követnie és arról kell adni és kapni tájékoztatást, valamint döntést hozni, azonnali jelleggel.

...és újra visszatértünk a munkához! ☺

Köszönjük a beszélgetést!

1 perces kérdezz-felelek

Budapest vagy vidék?

Budapestre vagyok állva a meló miatt, tehát minden az elővárosban dől el. Most erre lövünk és ez most mindent felülír a fejemben. Vidékre csak aludni megyek hétvégén.

De nem költöznél fel Pestre?

Nem. Ezzel együtt nem, határozott nem.

Öltözködés, kényelmes vagy elegáns?

Elegáns viselet.

Komoly, vagy könnyűzene?

Hát mindenevő vagyok, de inkább a könnyűzene. Kalapálás miatt jó az.

Savas, vagy mentes?

A mentes. Nem tudom a sör mennyire van belevonva...

Magyaros vagy kínai? Mármint hogy konyha.

Hát akkor inkább a magyaros, a kínai nekem nem jön be.

Vízparti fürdőzés, vagy kirándulás városnézéssel?

Ez utóbbi inkább.

Győriként adja magát a kérdés, hogy női kézilabda, vagy férfi foci?

Akkor inkább foci.

(folytatás a következő számunkban)

Dr. Kispál Viktor és Szánthó Géza

Küldöttgyűlés

Az idei Küldöttgyűlés az első összejövetel volt a tavalyi választás óta. Sajnos a pandémia miatt nem találkozhattunk. Bár többen a GINOP-os rendezvényeinken, ahogy időtök engedte megjelentetek, így együtt azonban kerek egy éve nem volt együtt a tagság. Látszott, hogy mindenki örült a „kiszabadulásnak” és őszintén mosolygott, amikor felfedezte a szokásos rég látott „padtársát”, akivel már kellett egy jót beszélgetni. 10 órakor ugyan nehezen, de lassan elcsendesedett a társaság és elkezdődött a hivatalos gyűlés.



A szokásos létszámmellenőrzés után a levezető elnök Kárá István ismertette a napirendi pontokat.



Az új elnökünk dr. Kispál Viktor beszélt a 2020 –ban végzett szakszervezeti munka eredményeiről, a változásokról, amelyeket megvalósítottunk az elmúlt évben. Majd az ismertetést követően a Küldöttgyűlés elfogadta a 2020. évi pénzügyi beszámolót, és a 2021. évi pénzügyi tervet. Később megszavaztunk néhány olyan Alapszabály módosítást, amelyekre szükség volt a folyamatos, gördülékeny működés szempontjából.

A szünetben folytatódott a „körbejárós” eszmecsere, a vasút fontos kérdéseit tárgyalgatta mindenki tagtársai-val a szendvics elfogyasztása és a kávé iszogatása közben.

A második részben az „egyebek” napirendi pont meg-tárgyalása következett a felmerülő kérdések, problémák megválaszolása elhúzódott. Miután mindenki elmondhatta, megkérdézhette, ami a szívét nyomta, lezárult 2021-es Küldöttgyűlés.



A vonatok indultak, gyorsan kiürült a terem.

A nap margójára egy tanulság:

Aki szürke táskával érkezik, az ne akarjon feketével hazamenni, mert lehet, hogy nem az lesz a táska tartalma, amit reggel belepakolt. :)

Mezei Vera
érdekvédelmi alelnök

Miért és, hogyan alakult ki az 1435 mm-es a vasúti nyomtávolság?

A normál nyomtávolság (ismert még úgy is, mint Stephenson nyomtávolság egy angol vasúti mérnök neve után, nemzetközi nyomtávolság, UIC nyomtávolság vagy európai nyomtávolság) egy vasúti nyomtávolság, amelynél a két sínszál távolsága 1435 mm (4 láb, 8 és fél hüvelyk vagy 56,5 hüvelyk) amit síkkorona szint alatt 14 mm-re mérjük.

Ez a világon a legnagyobb hosszúságban alkalmazott nyomtávolság, a világ vasútjainak több mint 50%-a 1435 mm-es nyomtávolságú. Továbbá ez a nyomtávolság a leggyakrabban alkalmazott nagysebességű vasúti nyomtávolság is, a világ nagysebességű vasútjával rendelkező 22 ország közül csak Oroszország, Finnország, Portugália, Üzbegisztán és részben Spanyolország alkalmaz ettől szélesebb nyomtávolságot.

Ezt a nyomtávolságot nem csak a nemzeti vasúttársaságok, hanem számos metrő-, és villamos vonal, továbbá több síklóvasút is alkalmazza. Bár ezek legtöbbször szigetüzemként működnek, mégis érdemes a legjobban elterjedt nyomtávolságot választani a későbbi járműbeszerzések megkönnyítése érdekében.

A római lovak fara szülte ezt a különleges számot

Az amerikai vonatok nyomtávja (a sínek közötti távolság) pontosan 1435 mm (4 láb és 8,5 inch). De vajon mi az oka annak, hogy ezt a távolság pont ekkora lett? Mi olyan vonzó ebben a számban? A válasz meglehetősen egyszerű és könnyen kitalálható: az USA-beli nyomtáv pontosan megegyezik az Angliában használatos nyomtávval, mivel az első vonatokat angliai bevándorlók kezdték építeni az Újvilágban.

Na jó, de ettől a kérdés még kérdés marad. Most azt kell megválaszolnunk, hogy Angliában miért lett 1435 mm a nyomtáv. Azért, mert az első vonatokat Angliában azon tervek és sablonok szerint készítették, amelyeket a hintók és kocsik gyártására is használtak.

Így hát felmerül a kérdés, hogy a hintók és kocsik nyomtávja miért lett pont 1435 mm? A válasz megint nagyon logikus: ha más lett volna a nyomtáv, akkor ezek a járgányok nagyon hamar tönkrementek volna az angliai kőutakon, mivel azokban, pont ilyen távolságra, volt két vajat, melyeket a régebben ott járt kocsik vájtak ki.

Nem meglepő azonban, hogy az Angliában található kőutakat, szinte egytől egyig, az ókori Róma építtette. A kőutakba vájt vajatokat, pedig az első római kocsik és harci szekerek vájták. Már az ókori rómaiak is szabványok szerint építették az utakat és a harci szekereket, ezért aztán mind ugyanakkora lett, ami a vajatok távolságának egyformaságát is maga után vonta. A vajatok aztán évszázadokon keresztül kényszerítették az utókor járműtervezőit az ősi szabvány betartására.

A tanulság tehát, hogy ezek után, ha azt kérdezed, hogy

ki a fene rittyentette ezt vagy azt a számot (pl. 1435 mm), még az is lehet, hogy pont rátapintottál a valóságra: a római kocsik távolsága ugyanis pont azért lett akkora amekkora, hogy két ló hátsója kényelmesen elférjen egymás mellett a kocsi előtt. Megvan tehát a válasz! Ha pedig már eléggé izgalomba jöttél attól, hogy birtokába jutottál a modern világ egyik nagy titkának, még egy adalék. Bizonyára láttad már azt a két vastag rakétát az amerikai űrrepülők oldalán, felszállás közben. A nevük Solid Rocket Boosters – SRB. Ez a két rakéta hajtja fel az űrbe az űrhajót. A rakétákat a Utahi "THIOL" gyárban gyártják és tervezői sokkal, de sokkal vastagabbra szerették volna csinálni. A probléma csupán az volt, hogy a rakétákat vonaton kellett a kilövőállomásra szállítani. A vonat pályája néhány olyan szűk alagúton keresztül vezet, hogy a sínek épphogy elférnek benne. Ezért aztán a rakéta sem lehetett szélesebb, mint a nyomtáv.

Így esett meg, hogy a világ egyik legfejlettebb technológiájával gyártott rakétájának a szélességét két római ló hátsójának egymástól való távolsága határozta meg.

K700 típusú vágány nyomtáv-mérő:



Nyomtáv: a sínszálak belső peremén mérhető távolság.
Túlemelés: a sínszálak magasságkülönbsége az adott helyen (mm).
A nyomtáv-mérő a sínszálak közötti áttevezést ellenőrző szigetelt.

Kézi vágány nyomtáv- és túlemelés-mérő műszer, 1435 mm normál nyomtávú vasúti vágányok sín-párjának nyomtáv és magasság különbség értelmű geometriai viszonyainak meghatározásához készül. Az eredeti MOM K-700 típusúhoz hasonló kivitelű. (túlemelés-mérő +170mm / -20mm, nyomtáv-mérő +65mm / -85mm). A nyomtávolságmérés az évek során sokat korszerűsödött ez köszönhető a MÁV Központi Felépítményvizsgáló Kft.-nek. Korszerű pályadiagnosztikai mérésekre alkalmas (többek között nyomtávolságmérésre is) mérőkocsikat fejlesztettek ki, amely mérőkocsikat az előző lapszámunkban mutattuk be.

Szentgyörgyi Mihály
Forrás: wikipedia.hu

Szervezeti életünk képekben

Az idén is több alapszervezetünk tartott vasutasnap rendezvényt,
melyek hangulatát az alábbi képekkel illusztráljuk:



Tatabánya



Sümeg



Kimle





Szegvár



Mezőtúr



Kiskunhalas

KÖFI KÖRKÉP III.

Pusztaszabolcs–Pécs 40-es vonalon folytatjuk országos körképünket.

Ennek a vonalnak a KÖFI rendszerre való berendezése 2 részletben történt, az első körben a Pécs-Dombóvár közötti 64 kilométeres vonal beépítése valósult meg.

Hat állomás KÖFI állomásként, három KÖFE állomásként működik, Godisa állomáson a becsatlakozó komlói vonal miatt szintén KÖFE rendszerben közlekedtetik a vonatokat.



2018. február 12-én 10:00-kor elkezdődött az úgynevezett sötétüzem a KÖFI állomásokon (Vásárosdombó, Sásd, Abaliget, Bükkösd, Bicsérd és Mecsekalja Cserkút), miszerint a forgalom helyi üzemben működik, de már egyes helyzetekben a központi irányítás is vonatmentes időben próbálható.

A Dombóvár–Pécs vonal állomásain (Dombóvár, Szentlőrinc és Pécs állomások kivételével) D55 típusú biztosítóberendezések üzemeltek, Dombóváron, Szentlőrincen és Pécsen megmaradtak még a mechanikus berendezések. A gépi engedélykérés-adás használata megkönnyíti a kezelők munkáját, mivel a kézi naplózás már nem előírás számukra. A vonalon közlekedő kiszolgáló vonatokkal végzett tolatásokat is a KÖFI irányítók végzik. Az utastájékoztató automatikusan követi a menetrendi adatokat. Ahogy már az előzőekben is bemutattuk a KÖFI központokban, a beállított vágányutak, vagy a betárolt programok alapján az utastájékoztató rendszer mindig a megfelelő vágányt jelzi az utasok felé. Pusztaszabolcs–Dombóvár állomások közötti vonalrész a második lépésben indult központi vezérlés útjára. A következő dominó állomásokkal bővült így a rendszer: Szabadegyháza, Sárosd, Nagylók, Sárbogárd, Rétszilas, Simontornya, Tolnanémedi, Pincehely, Keszőhidegkút-Gyöngy, Szakály-Hőgyész, Kurd, Döbrököz.

A 111 km hosszú Dombóvár –Pusztaszabolcs vonalrészrel együtt összesen 175 kilométer KÖFI vonal lett az

eredmény. A humánerőforrás tekintetében is történtek változások a megszűnt állomások forgalmi szolgálattevőiből például 16 főt forgalomirányítóra képeztek át. A többi forgalmiszolgálattevő a mellékvonal állomásaira, illetve más állomásokra került áthelyezésre.

A vonal ezen később beépített részén, az irányítók munkáját segítik az útátjárókban, illetve állomások két végén, várótermekben elhelyezett kamerák. Körülbelül 10 kamera van folyamatosan visszajelzve a központba. A felvételek segítségével vizuálisan is tájékozódhatnak az aktuális helyzetről. Ezek a felvételek bizonyos ideig tárolhatóak a rendszerben a kétes, illetve balesetveszélyes helyzetek tisztázása miatt.

A KÖFI irányítók mellett a Pécs Pályavasúti Területi Igazgatóság épületében berendezett helységben tartózkodnak a menetirányítók és a főmenetirányítók is. A KÖFI forgalomirányítók öt fővel végzik a munkájukat ezen a hosszú vonalszakaszon, mely az irányítást végzők között felosztásra került. A vonal állomásai a bekötés ideje szerint, alsó –felső részre tagolódtak.

A két területen külön három, illetve két fővel működik a vonatközlekedés irányítása.

Szabadegyháza-Sárosd-Nagylók-Sárbogárd a felső részhez tartoznak, Rétszilas- Simontornya-Tolnanémedi állomásokat a második szakaszban irányítják, Keszőhidegkút - Gyöngy- Szakály-Hőgyész-Kurd-Döbrököz állomások a harmadik irányító által kezeltek.

A Pécs- Dombóvári alsó rész irányítása két fővel történik Vásárosdombó- Sásd Abaliget az első etap a második pedig Bükkösd- Bicsérd -Mecsekalja-Cserkút- állomásokkal fejeződik be.



Az előrelátott biztosítóberendezés kikapcsolások, illetve az esetleges biztosítóberendezés meghibásodások során Pécs, Dombóvár, Sárbogárd állomáson fordulószolgálatban teljesítenek szolgálatot azok a forgalmi szolgálattevők, akik kivezényelhetők az érintett állomásokra, a biztonságos vonatközlekedés lebonyolítása érdekében.

Mezei Vera

Események, ünnepek a harmadik negyedévben!

Vasutasnapi megemlékezések

Az idén júliusban is megtartottuk országsszerte a Vasutasnapot. Már a 71. évében jár ez a nagymúltú ünnepünk. A nagy, országos helyszínek mellett helyi szinten, az állomások szakszolgálati csoportok külön-külön a maguk módján ünnepeltek.

Szakszervezetünk tagjai és családtagjaik is több helyen összegyűltek ebből az alkalomból és közösen a már megszokott módon ki-ki közös főzéssel, játékkal, sporttal tette emlékezetessé ezt a jeles napot *(az eseményekről képes beszámoló lapunk 6-7. oldalán található)*. Akik pedig ezen a napon is szolgálatban voltak, azok munkával fejezték ki a vasutas társadalomhoz való tartozásukat.

Napjainkra hagyománnyá vált, hogy a központi vasutasnapi ünnepségeket a Magyar Vasúttörténeti parkban rendezik meg, Budapesten. A monstre, egész napos ünnepségsorozat délelőtti tízkor a vasutas tisztavató ceremóniával kezdődik.

A Vasutasnapot 1951-től augusztusban, később 1961-től július második vasárnapján ünnepeljük.



Az első Vasutasnap Budapest, 1951. augusztus 12. –én. Felavatják az új vasúti tiszteket az augusztus második vasárnapján megrendezett első Vasutasnapon a népligeti Vasas-stadionban tartott ünnepi nagygyűlésen.

MTI Fotó/Magyar Fotó: Tóth László

Forrás: archivum.mtva.hu

Augusztus 20.

Magyarország nemzeti ünnepe és egyben hivatalos állami ünnepe.

Államalapításunkra és az államalapító, I. István királyra is emlékezünk e napon. Ez a nap egyben a magyar katolikus egyház egyik fő ünnepe. Az új kenyér ünneplése is ehhez a naphoz kötődik.

Szent István idején augusztus 15-én, Nagyboldogasszony napján ültek ünnepet, Fehérváron törvénynapot is tartottak. 15 –én ajánlotta Szűz Mária kegyeibe a már beteg király az országot halála előtt. Később 1038-ban ezen a napon tért örök nyugalomra.

Az augusztus 20-i nap I. István király 1083. augusztus 20-i szentté avatásának napja. Később már Szent László királyunk idején emiatt vált ünnepnappá.



Az Árpád-korban az dinasztia saját legitimációját volt hivatott erősíteni az István-kultusz, amely később egyesülve Szűz Mária tiszteletével, egyházi ünnepé formálódott.

1686-ban XI. Ince pápa Buda visszafoglalása után rendeletben adta ki, hogy a katolikus világ minden évben Szent István ünnepet tartson.

1771-ben Mária Terézia országos ünnepé minősítette Szent István napját, és Budára hozatta a Szent Jobbot, a Habsburg család szintén legitimációs szándékával összekapcsolva.

Az 1848–49-es forradalom és szabadságharc leverése utáni Bach-korszakban be volt tiltva a nyílt ünneplés, mivel a függetlenségre asszociált a magyarság István király emlékezetével.

A kiegyezés után később 1891-ben Ferenc József munkaszüneti nappá nyilvánította augusztus 20-át.

A két világháború között újra a független nemzeti érzelmek kerültek előtérbe, így az 1938. évi székesfehérvári országgyűlés törvénybe iktatta nemzeti ünnepként.

A kommunista hatalom ugyan meghagyta ezt az ünnepnapot, de 1950-től a népköztársaság, illetve az alkotmány ünnepének nevezte át.

Napjainkban a hivatalos ünneplés délelőtt a budapesti Kossuth téren, Magyarország lobogójának felvonásával és a tisztavatással kezdődik. Ebben az időben a budai oldalon a mesterségek ünnepén, mutatják be Magyarország tortáját. A fő attrakció délután a Szent István-bazilika körüli Szent Jobb-körmenet, amelyen részt vesznek a közjogi méltóságok, de elsősorban a hívők kísérik, tisztelegve ezzel Magyarország fő védőszentje előtt. Az ünnepnap fináléja az esti tűzijáték. Ezen az ünnepen adományozzák a legtöbb állami kitüntetést, köztük a Magyar Szent István-rendet, Magyarország legrangosabb elismerését.



Forrás: penzcentrum.hu
wikipedia.org

Szeptember – őszelő és Szent Mihály hava

Nem kell hosszasan kutatni a hónapnév jelentését – szeptember latinul annyit tesz: hetedik. Hogy miért hívjuk „hetediknek” az év kilencedik hónapját? A magyarázat egyszerű: a hónapnév már a régi római naptárban is szerepelt, amely márciussal kezdte az évet, szeptember pedig így a hetedik volt a sorban.

A szőlősgazdák számára kritikusnak számít 21-e, Máté napja is: ha tiszta az idő, az sok és jó bort ígér. Vencel napján, 28-án ne keseregjünk, ha esik – ez szép tavaszt ígér a következő évre. Ha pedig Szent Mihály lova deres (29-én), az behozza a telet.

A magyar kalendáriumokban őszelő havaként is említik szeptembert, ami nem szorul különösebb indoklásra. Szent Mihály is névadónak számít, akinek ünnepét a hónap utolsó előtti napján, 29-én üljük. De előfordul az ősi magyar megjelölés, a Földanya hava elnevezés is, mint ahogy a Mérleg havaként is számontartják a szeptembert – noha a csillagjegy időtartamából (szeptember 23-tól október 22-ig) alig egy hét esik ide.

„Szent György vetkőztet, Szent Mihály öltöztet” – tartja a mondás, miszerint április 23-án melegegre, szeptember végén pedig hidegre fordul az időjárás. E két nap különösen fontos a pásztorok, gulyások számára: Szent György napján hajtják ki a legelőkre a ridegtartáshoz szoktatott lábasjóságokat, hogy aztán Szent Mihály napján visszatérjenek a téli szállásukra.

Szeptember nemcsak a szüret kezdetének, de a szüreti felvonulások, szüreti bálók időszaka is. Mégis az egyensúly, a kiegyensúlyozottság jellemzi ezt a hónapot – amihez jó években a beérő gyümölcsök bősége is társul. Ezt az egyensúlyt érzékelteti a 23-ára eső őszi napéjegyenlőség, és ezt sugallja a természet azzal is, hogy a tavasztól végzett munka ilyenkor kapja meg jutalmát a beérő termésben: szeptember a szüret kezdetének, a gyümölcsszedésnek az időszaka. És ne feledjük: miközben folyik a gyümölcsök begyűjtése, a hónap első napja hagyományosan az őszi búza és a rozs vetésének kezdete.

Szeptember elseje időjós napnak is számít: ha esik, gyenge lesz a tél. Ha viszont 5-én, Viktor napján süt a nap, akkor hosszú, kellemes ősze számíthatunk.

Két Mária-nap követi egymást: ha 8-án kellemes, meleg éjszakát élünk, az finom bort érlel, de ha hidegre fordul az idő, savanyú lesz a szőlő leve. A 12-ei Mária-nap Szűz Mária névünnepe, jeles búcsúnap – és a megfigyelések szerint ekkor indulnak útra a fecskék.



Forrás: szerkeszto.gportal.hu

Becsöngettek

Horváth Piroska

Becszengettek

Padba ült a kis csellengő,
csilingelt a sulicsengő,
ide kellett érni nyolcig,
táskájában furcsa holmik,

ceruzák és színes lapok,
titkos számok, vidám dalok...
...izgatott a sok kisdíák -
varázslatos ez a világ,

itt a betűk, számok vára,
történetek csöpp tárháza.
- Gyere közénk, okulj, tanulj -
izgága vagy - figyelj, javulj,

nem kell félni, vár a sulis,
szorgalmasnak jó kis buli,
a hátadra kapd a táskád,
árgus szemmel lesd a táblát,

fegyelmezett legyél és bölcs,
beérik majd az a gyümölcs,
iskola a tudás kertje,
tanulás az élet rendje,

történelem, vers, mondóka,
mennyi csoda, mennyi móka,
kisdíákok ügyeskednek -
szeptember van, becszengettek!

Móra Ferenc: Kincskereső Kisködmön (részlet):

Az iskolánk sok ablakszemével éppen a piacra nézett. A kapuja is oda feketélt ki, mint valami nagy tátott száj, amelyik mindig enni kér. Nem is csoda, ha azon a helyen még az iskolakapu is az étvágyat juttatta eszébe az embernek.

Én azonban nem találtam szép játéknak se egyik iskolát, se a másikat. **Mire való az iskola?**

- Szeretném, ha ember lenne belőled, gyerelem - rezzengett ki apám abból a nagy hallgatagságból, amibe beleestem, míg ezeket elgondoltam.



Szüret

A legizgalmasabb, egyben a legtöbb munkával járó időszak egy borászati életében a szüret. Ekkor válik ugyanis „kézzelfoghatóvá” az egész éves munka gyümölcse, maga a szőlőalapanyag. A szüret egy rendkívül sokrétű, szervezett csapatmunka, és nem csupán a fürtök levágásából áll, hanem az alapanyag gyors szállításából és feldolgozásából is.

Az első szüret az időjárási viszonyoktól függően, augusztus végén kezdődnek, amikor a korai érésű fajták termése eléri az adott bornak megfelelő cukor-sav arányt. Egyes termőterületeken és fajták esetében sokszor akár decemberig is elhúzódhat a szüret.

Régen a szüret társas eseménynek számított, amelyre egy egész éven át készültek a családok. Manapság már inkább csak családok, rokonok, ismerősök közös programja.

A szőlőtermesztés és egyes kutatások szerint feldolgozása már az ősi- és ókorban ismert lehetett. Őshazájának a transzkaukázusi térség (ma: Anatólia, Irán és Örményor-

szág) tekinthető, ahol már Krisztus előtt négy-ötezer évvel ismerték és termelték a ligeti szőlőt, amelyből aztán két-három ezer év alatt fejlődött ki a kerti, vagy bortermő szőlő. A szőlőkultúra a görög civilizációval együtt fejlődött, történet és szakíróik (Homérosz, Hésziódosz és Teofrasztoz) leírják a termesztés, az aszalt és borszőlőkészítés szokásait. Ezáltal honosodhatott meg Itália és Gallia földjén is a szőlőtermesztés kultúrája.



Az ókorban kezdetben taposással nyerték ki a borrá feldolgozott szőlő levét, de már egyiptomi falfestményeken is felismerhetők a kezdetleges szőlőszajtolók több változatai. Az elkészült terméket aztán agyag- és kőamforákban, bőrtömlőkben, földbe égetett vermekben, agyaghordókban tartották, szállították.

A szürethez kapcsolódó mulatságok

A szürethez kapcsolódó mulatságok közül legjelentősebbek a felvonulások. A 18. század második felében alakultak ki az úgynevezett Baksus ünnepségek, amelyek megrendezése görög és római mintákon alapult. Az antik hagyomány e tovább élő formáját vándorló kádárlegények ismerték meg német, vagy nyugati szláv területeken, és hozták magukkal. Az eredetileg a görögök körében meglévő Dionüszosz-kultusz a rómaiak Bacchus-kultuszában folytatódott, akik minden év decemberében, 17-e és 23-a között ülték szaturnáliáikat - a későbbi bacchanáliákat -, amikor megajándékozták, megvendégelték egymást. A kereszténység kezdetén ezek az ünnepségek a böjt előtti farsang idejére tolódtak. Amik Rómában, Firenzében, Nápolyban és Franciaországban álarcos felvonulásokban csúcsozódtak ki - ezeknek volt a neve a "carne vale", azaz "búcsú a hústól". Tokaj-hegyalján a Bacchus-kultuszhoz fűződő ünnepek kezdetben ugyancsak a farsang idejére estek, amikor már az újbor is kiforrott.



A tokaji Kossuth tér sarkában lévő Bacchus szobor természetesen a klasszikus Bacchus-ábrázolás, 1988-ban Östlich-Winckel, Tokaj testvérvárosa ajándékozta a városnak, Szanyi Péter alkotása.

Az 1700-as évek elejétől - a népi szüreti szokások kifejlődésével - azonban fokozatosan október-novemberre húzódtak át. Tokaj-hegyalján **Bacchust** nem római istenként ábrázolták, hanem nemzetiszínű hordón "lovagló" magyar huszár formájában. Baksus Pajtásnak hívták: innen ered a Baksus-ünnep elnevezés. Baksus Pajtás egyik kezében lopótököt tartott, a másikban koccintásra kész poharat. Rendszerint hordóra ültették, és a baksusvivők két rúd segítségével vállukra emelve vitték. Előtte két, fehér ruhás szűz leány lépdelt, akik egy szőlőtőkét kísérték. Ezek a szokások évről-évre színesedtek, újabb megújabb népi elemekkel gazdagodtak, mint például Erdőbényén a kádártánc, Mádon a török menyecskerablás és a mádi zsidó, Rátkán a lakodalmas, Tokajban és Tarcalon a kisbíró és a szüreti bál. Mindezek együttes hatására alakultak ki és mosódtak egybe a jelenbéli szüreti felvonulások.

Forrás: bortkostolunk.hu

melodin.hu

magyarkincsek.hu

Szerkesztők: Mezei Vera, Fehérné Ragcsák Andrea

Tudtad?

Miért pont 0,75 literes a borosüveg?

A bort a 18. századtól kezdték üvegbe tölteni, miután rájöttek, hogy így jóval tovább eltartható, mint a fa- és cserépedényekben. A borosüvegek sokáig mindenféle méretekben léteztek. 1972-ben az Egyesült Államokban elégették meg ezt a sokszínűséget és szabványosították a borosüvegek méretét. Úrtartalmát a gallon egyötödében határozták meg, ami picivel több, mint 750 ml. Ezt a szabványt Európában 1973-ban tették kötelezővé. Tudni kell azonban, hogy a 750 ml nem egy légből kapott érték.

Az üvegfűvők egy szuszra körülbelül ekkora üvegeket tudtak fűjni, a méretet tehát a tüdőkapacitás alakította.

A 0,75-ön túli világ Magyarországon sem ismeretlen. Több évszázados hagyomány a tokaji édes borok és aszúk fél literes palackja, ami a szabványosítás után is megmaradt.



Forrás: bortkostolunk.hu

Úton (nem csak vasúton)

Kirándulások a Bakonyban

A Bakony gyönyörűségeit egy cikkben leírni lehetetlen-ség, egy egész könyvsorozat kevés lenne hozzá, hiszen dűskálunk a természeti csodákban ezen a környéken is. Kedvcsinálónak inkább jó lehet, aztán ki-ki eldönti melyiket érdemes meglátogatnia.

Bakonybél

Bakonybél és környéke a „legek” vidéke. Az első ilyen leg: Bakony legmagasabb pontja a Kőris hegy, amely 709 méter. Itt áll egy kilátó, amelyről még magasabbról szemlélhetjük az alattunk lévő tájat. A következő leg, a Bakony legnagyobb forrása is, amelynek kb. 4-5 méteres átmérője van. A legmagasabb fa is itt nőtt, mintegy 40 méteresre.

Borostyán -kút

Bakonybél-től 1 km-re található Szentkút, vagy másik nevén Borostyán-kút. Szent Günther és Szent Gellért történelmi emlékét őrzi Bakonybél és az ország is. A legenda szerint, néhány évig mindketten itt éltek remeteségben valahol a közelben.

A kút és környéke is 2009 óta Veszprém megye nyilvántartott hét természeti csodájaként szerepel. A többi 6 sem kevésbé szebb, például a Cuha-völgy, a tihanyi Belső tó, az úrkúti védett geológiai feltárás, a veszprémi Benedek-hegy, Hegyesd és a szentbékállai kötenger.

Római fürdő

„Minden szikla mohás, zöld, olyan az egész, mintha zöld vízi-tündérek lakhelye lenne. Kacajuk a patakban csilingel, suttogásuk a fák lombjában hallható, zöld ruhájuk pedig beleolvad a mohás sziklák színébe.”

Elvarázsolt völgy, ami bár rövidke, azért lenyűgöző és egy jó fél napos kirándulást is ki lehet hozni belőle.



A Római fürdőt legegyszerűbben Bakonyháza felől közelíthetjük meg. A falu végétől Tés felé egy murvás út visz a Gaja patak mentén kanyarogva a vízesés irányába kitaposott úton. Az Országos Kéktúra vonalán érdemes megnézni.

Az útvonal önmagában sem unalmas, megállja a helyét önálló kirándulásnak, cél nélkül is, saját gyönyörűségünkre.

Vegyük sorba a látnivalókat: kezdődik egy a XIX. századi eredetű fűrészmalommal, amely vendégházként funkcionál. A Prém-malom bájos házikóját követi egy kis gyaloghíd, amelyen átkelve a hegyoldalba vágott grádicson, az egyre kanyargósabb szűkebb úton érjük el a Római fürdő előtti nagy tisztást. Az oda vezető úton sok-sok csodás képződmény akad még, úgymint a „Látványfák”, amelyeknek hatalmas gyökerei előbújnak a föld alól, már-már felfelé nőnek tovább s úgy hálózák be a partoldalt, afféle természetes támaszaként a hegynek.

Kiépített tűzrakó, pihenőhellyel kialakítva a túrázók kirándulók kedvéért, komfortosabbá téve a helyet. Kis pihenés után utunk tovább folytatódik célunk felé. Elérjük a csodálatos Római fürdőt.

Mi is ez a fürdő? Mi köze a rómaiaknak, fürödtek –e itt valaha? Azt nem fogjuk megtudni e sorok olvasása során. Legyen elég annyi, hogy akár megpihenhettek, illetve felfrissülhettek itt.

A patak hatalmas, sziklatömbökről dübörög alá a mélybe, kiváltképpen esős időben különleges látvány a sziklalépcsőkön áttörő, tajtékzó víz. A néhány méteres víz-esés formás medencéket vájt ki a sziklába, innen lelassulva, lomhán folytatja útját a mohos, függőleges óriási sziklafalak alkotta szorosban.



A vízeséstől jobbra, a patak déli partján vezető meredek, csúszós ösvényen a Savanyó Jóska-barlang 12 m hosszú, 2 m magas bejáratát láthatjuk meg, ha még van erőnk, bátorságunk felmászni.

Jásd felől kissé hosszabb az út, de kárpótol minket a látvány a plusz erőfeszítésért, hiszen itt találjuk a híres jásdi Szentkutat.

A 600 éves Szentkút a Bakony leglátogatottabb búcsújáráhelye. Csodatévő és gyógyító hatásáról számtalan feljegyzés ismert.

Hubertlaki-tó

Bakonykoppányon ha áthaladunk, már rátalálunk, hiszen az úton fatábla jelzi jobbra Hubertlakot. Egy erdei sorompót állítottak ide, amelyen áthajtani csak engedéllyel lehet. Majd félig murvás, aszfaltos úton jutunk el a kulcsosházig. A tó turistajelzést követve kb. 700 métert kell sétálnunk oda, ahol az erdő egy ritka természeti csodát rejt. A tavat a helyiek csak „Gyilkos-tóként” emlegetik. Asszociálva az erdélyi hasonmására ugyanis ennek is különös ismertető jegye van, mégpedig a sok a vízből kiálló, az ég felé mutató titokzatos facsonk. A tó körül láthatunk egy megbúvó házikót is. Itt eredetileg az Esterházy gróf vadászkastélya állt, ami 1967-ben leégett. Napjainkban már csak egy vadászház őrzi emlékét.



Odvaskői-barlang

Bakonyszücsön található az egyik legismertebb bakonyi barlang. Történelme majd 1000 évre nyúlik vissza, 1037-re becsült alapítólevélben is megemlítésre kerül. Történelmi események színtere is volt, például menekülő pogányoknak később pedig híres betyároknak is menedéket szolgált. 8-10 m széles, 2-3 m magas, háromszög alakú bejárata a völgyfenékhez viszonyítva mintegy 50 m-es magasságban, az Odvas-kő sziklájának aljában nyílik. A dolomitban kialakult barlang belső ürege körülbelül 20 m hosszú, 10 m széles és 3-4 m magas.



Cuha-völgy

Bakonyszentlászló-Vinye, mellett kellemes erdei kirándulás tehető a Cuha-patak mentén. A Magas-Bakony közkedvelt és talán legszebb kirándulóhelye közel négy kilométer hosszan vezet a sziklás, vízmosságokkal tarkított völgyben.



TIPP: A Cuha-völgy nem csak közúton, (bár címünk ezzel ellentétesen szól) hanem vasúttal is megközelíthető, hiszen a patak mentén az egyik legszebb vasútvonalon dörög alagutakon és völgyhidakon keresztül a vonat.

Forrás: csodahelyek.hu, bakonybel.hu

Tudtad?

Hol található a Guinness Rekordok Könyvében is jegyzett világ legnagyobb hangtálja?

A Cserhát vidékén, a legkisebb nőgrádi faluban, Garáb. A kicsiny zsáktelepülés mindössze 46 állandó lakost számlál. Garáb a környék egyik legszebb és legmagasabban fekvő települése, amely a Kelet-cserhádi Tájvédelmi Körzet területén található, tengerszint feletti magassága 375 méter. Budapesttől körülbelül 75 kilométerre fekszik.

A **SAMSARA** ma a világ legnagyobb hangtálja, melyet eredeti nepáli recept alapján, egy osztrák műhelyben öntöttek. A hangtál átmérője 233 cm, súlya pedig 2.7 tonna, megütése után pedig több mint 6 percig rezonál.

Az érdeklődők további információhoz itt juthatnak: samsara.grabensia.hu



Szerkesztők: Mezei Vera, Fehérné Ragcsák Andrea



A konyhatündér receptje:

a hagyományos slambuc

A Magyar Néprajzi Lexikon rengeteg nevét ismeri, ezek közül a kedvenceink a szuszinka, az öhöm, a handa-bakaré, a betyáros és a topogó, de nevezték öreglebbencsnek, pirított lebbencsnek és gombótának is.

A lényeg a folytonos kevergetve pirítás.



Hozzávalók 6 személyre:

- 150 gramm szalonna
- 300 gramm krumpli
- 750 gramm lebbencs tészta
- ízlés szerint só
- másfél kiskanál fűszerpaprika
- másfél fej hagyma
- másfél evőkanál zsír
- másfél darab paradicsom, másfél darab zöld paprika



Elkészítés:

A szalonnát kis kockákra vágjuk, és a zsírral együtt vaslábosba tesszük. Alacsony lángon kiengedjük a zsírt belőle, majd belekeverjük a fűszerpaprikát. Beletördeljük a tésztát, és folyamatos keverés, forgatás közben aranyszínűre pirítjuk. Hozzáadjuk a hagymát, a paradicsomot, paprikát, a meghámozott és felkockázott krumplit, majd felöntjük annyi vízzel, amennyi éppen ellepi. Továbbra is folyamatosan keverjük-forgatjuk, és mikor a vizet magába szívta, újabb adagot öntünk rá - egyszerre csak keveset - egészen addig, míg minden meg nem puhul.

Azt mondják, csak akkor lesz az igazi, ha legalább 32 alkalommal átkeverik/átfordítják!

Fehérné Ragcsák Andrea

Forrás: sobors.hu

Tudtad?



A pusztai embernek hajdanán nem volt más lehetősége, mint hogy szabad tűzön főzzön magának ételt. A közhiellelemmel ellentétben a gulyások, a csikósok ritkán ettek húst, ehelyett olyan egytálételt ütöttek össze, amihez minden hozzávaló adott volt, nem került sokba, és rendszeren jóllaktak tőle. Nemhogy hátrány nem volt a nagy szénhidráttartalom, de a rideg körülmények között bizony jó szolgálatot is tett az a sok kalória!

Az egyik ismert neve onnan ered, hogy a csikós vagy juhász megkérdezte az ételt kóstoló gulyást, hogy elkészült-

e már az étel, ám az a tűzforró falattal a szájában csak ennyit tudott kinyögni: öhöm!

Ha nem bográcsban készítik, akkor nem nevezhető slambucnak. A slambuc hajdú-bihari tájjellegű étel, valószínűleg a Hortobágyon készíthették először. A Hortobágyon kívül a megye többi részén is ismerik és készítik (pl. Hajdúszoboszlón, Hajdúböszörményben, Derecskén, Konyáron, Sárrétudvariban, Létán, Komádiban, Pocsajban, stb.)

A régi, 32 lapos magyar kártya lapjainak egymásra rakásával számolták azt, hogy hányszor forgatták meg az ételt. Forgatás után leraktak egy kártyalapot, aztán később ismét megforgatták, újból leraktak egy lapot. Ahány lap, annyi forgatás kellett az étel elkészítéséhez. A slambuc elkészítése öt-hat órás társasági, közösségi program.

A slambucot nem szabad összetéveszteni a krumplis tésztával, amit "igen sok helyen grenadiermarsch-nak" hívnak tőlünk kicsit nyugatabbra.

Forrás: hellovidek.hu
wikipedia.org

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
	600 Ft/hó	800 Ft/hó
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 áthidalási 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 „ügyintézni”, 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: Szánthó Géza – **Tervező-szerkesztő:** 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.