



NYÍLT VONAL HÉZAG NÉLKÜL

A Pályavasúti Dolgozók Szakszervezetének lapja

2021. október-december XXIII. évfolyam 4. szám

BÉKÉS, BOLDOG ÜNNEPEKET!



Tisztelt Tagtársak ! Kedves Kollégák!

Eltelt újabb egy év, a Pályavasúti Dolgozók Szakszervezete betöltötte a 23. évet. Egy évvel lett idősebb a szakszervezet, de két év telt el azóta, hogy együtt tudtuk ünnepelni ezt a jeles napot, eseményt. Most még hála istennek meg lehetett tartani a rendezvényt, ami egy hónap múlva már nem biztos, hogy lehetséges lenne. De elég ennyit a negatív dolgokról, elvégre is ünnepelni jöttünk!

Azt gondolom, hogy helyes irányba megy a szakszervezet, hiszen tavaly minden érdekképviseletnek csökkent a taglétszáma, a PVDSz-é növekedett. Az idei év sajnos még nehezebb, most azért küzdenek a kollégák, hogy a létszám ne csökkenjen a tavalyi szint alá.

Ezen felül, mind a munkáltató, mind a társszakszervezetek elfogadták a PVDSz megújult vezetését.

Az ünnepségről...

A Nyugati pályaudvar 10. vágánya mellett belesimulva a környezetbe található egy zöld ajtó mely felett egy ma már elfelejtett felirat áll. Akit érdekel a történelem annak, nem ismeretlen a „Egyesült Erővel” mottó, mely egy osztrák-magyar hadihajó neve volt és vert pénzerméken is fellelhető. Ha belépünk ezen a zöld ajtón, a történelmi múlt egy része tárul elénk. Eredeti bútorokkal, asztalokkal, székekkel gazdagon díszítve 3 termet találunk. Itt múlatta az időt a vonatra várva egykor Sissi és Ferenc József. A „Királyi váró” (mert az a helyszín) barokk stílusával, gazdag dekorációjával kontrasztot alkot a franciás stílusú pályaudvar egészétől. A Habsburg családról lévén szó a bécsi barokk stílus szinte kötelező építészeti alap volt.

2021. október 16-án ide vártuk azokat az alapító tagokat, illetve azon tagjainkat, akik idén aktív szervezéssel, kimagasló szakszervezeti munkájukkal, illetve más módon szerezték elévülhetetlen érdemeket.

Az kitüntetés adományozását a javaslatételre jogosultaknál (az elnökségnél) bárki kezdeményezhette, melyek ünnepélyes átadására minden év októberében megalakulásunk évfordulója alkalmából kerül sor.

De nem állhatunk meg, sok még a teendő, ha 30., 40., stb évfordulót szeretnénk ünnepelni.

A végére még egy személyes megjegyzés: egy éve választott meg a küldöttgyűlés, voltak ugyan elképzeléseim, de, hogy mi vár rám azt nem tudhattam. Azóta egyre jobban megerősödött bennem a gondolat, hogy helyes döntést hoztam, egyre jobban kötődöm a szakszervezethez. Azt gondolom, hogyha másra nem is, arra megfelelő volt GINOP rendezvénysorozat, hogy sok kollégát, és ami még fontosabb sok remek Embert ismertem meg. Jó látni, hogy nem csak egy szakszervezet vagyunk, hanem egy nagy család is. Remek érzés ennek a családnak a tagjának lenni.

Boldog születésnapot PVDSz!

Dr. Kispál Viktor
elnök

„Az év szervezője” címet, amely egy tagot érint minden alkalommal, ebben az évben:

Tóth Zoltán Pft. szakasz Mezőtúr, felügyeleti pályamester kapta.

A „Kiemelkedő szakszervezeti munkáért” elismerésben az alábbi tisztségviselőink részesültek:

Fajka János Pft. szakasz Hatvan, pályamester

Gégény Csaba MÁV KfV Kft. Budapest, felépítményvizsgáló technikus

Kovács Csaba Biztosítóberendezési szakasz Fényeslitke, mester.

(Az elismerésben részesülők fotói az utolsó oldalon)

Egy rövid elnöki üdvözlőbeszéd után átadásra kerültek az oklevelek. A hivatalos részt egy ünnepi ebéd követte, majd kötetlen beszélgetés a meghívottak között.

Mezei Vera

Beszélgetés Virág István pályaműködtetési vezérigazgató-helyettessel (2. rész)

Hogyan látod a vasút, benne a pályaműködtetés helyzetét?

A diagnosztikai rendszereink ma már alkalmasak arra, hogy akár évekre előre modellezni lehet a jelen állapotainkból következő várható „jövőképét”. Mindezek egyéb adatbázisokkal együtt értelmezve komoly segítséget jelentenek, amikor a „horizont mögé” szeretnénk nézni. Nem szorul különösebb magyarázatra, hogy például a korossági adatok, szerkezeti részletek kérdései, átgördült elegytonna adatok, biztosítóberendezéseink sokfélesége mennyi információt hordoznak, persze helyesen értelmezve azokat.

A forgalomi szakterület átalakulóban van. Az informatika világába érkeztünk, ha belegondolunk, a Központi Forgalomirányítás (KÖFI) ennek egy izgalmas megjelenési formája. Minőségi előre lépés a forgalom számára, ami időszerű, ami már évek óta tartó folyamat, és ami alapvető változást jelent a vonatközlekedés lebonyolításában, irányításában résztvevő forgalmi és biztosítóberendezési munkatársaink számára. Üzemirányító szemléletű forgalmi munkafilozófia fog kialakulni, ami egy az eddigiektől eltérő gondolkodást és munkamorált fejleszt ki bennük. Ehhez alkalmas vezetők kellenek az üzemirányítás élére, mert ez egy merőben új szintre emeli a forgalomszervezési tevékenységet, mondhatjuk ez egy magasabb szintű lépték.

Nagymértékben kell változni a szemléletnek, a döntések meghozatalakor a hálózati hatásokat szükséges szem előtt tartani. A területi szintű döntések nem minden esetben adják a hálózati optimumot, márpedig a vonatok több igazgatóság területén át közlekednek, így a hálózati gondolkodás nem kikerülhető szempont. A KÖFI rendszerek kiépítésével a lokális forgalomszabályozási feladat az állomásokról az üzemirányításhoz kerül át. A nyugat-európai példákat látva, ez a forgalmi szakterület alaptevékenységét illetően a vasút reális jövőképe. A jelenleg tervezés és kivitelezés alatt álló beruházások megvalósulásával, 2030-ra a forgalomszabályozással bíró állomásaink felét már KÖFI központokból kezelhetjük. Ez az új állapot megköveteli a minőségi szakembergárdát, a jó utánpótlásnevelést és a definiált elvárásokat, amelyeket az üzemirányítással szemben támasztunk.

A „Versenyképességi” programunkkal kapcsolatban el kell mondani, hogy felmérve a NIF Zrt fejlesztéseit, azok időbeni kitekintését, a hálózati állapotokat – lásd a már említett pálya diagnosztikát - láthatóvá vált, hogy egyfajta ütemvesztés körvonalazódik, szembeállítva az említett adatsorainkkal, és pályaromlás exponenciális jellegével. Láthatóvá vált, hogy nincs egységes, és ami kulcsszó: „egyenszilárdságú” hálózatkép, amelyre aztán egy relatíve elfogadható menetrend kiszervezhető. Kellett tehát egy reális idősíki, forrásigényű, kivitelezhető megoldás mellyel ezt helyzetet kezelni tudjuk, oly módon, hogy a különféle folyamatokat végig irányítani tudjuk. Fontos kritérium volt még az a tény, hogy tudható volt, mely – egyébként frekvenciált – vonalra nem lehetséges

EU-s forrás biztosítása.

További bonyolító körülmény az egyébként vitathatatlanul időszerű fejlesztési igény egyidejűségének megjelenése. És hogy a kép végképp bonyolult legyen, a vágányzári szempontok, magának a vágányzár tervezés protokolljának kötött dátumsorai, mindezt szembeállítva a felépítményi nagygép parkunk koros, kis teljesítményű, és számosságú realitásaival, nos ez így első közelítésben egy 8x8-as mátrixra hasonlított.

Vázlatosan ez volt az alaphelyzet, és akkor még nem beszélünk a humán erőforrásaink összetett problémaköréről, a létesítményeink állapotáról, az évtizedek alatt felhalmozódott „műszaki adósság állományunk” egyéb összefüggéseiről.

Műhelytitok kategória az, hogy mindezeket 2015-től már szinte folyamatosan elemeztük, finomítottuk, próbaszámításokat készítettünk, és bízunk a lehetőségben, ami majd megtalál minket. A program rendezőelvei, peremfeltételei, műszaki tartalma 2018-ra nyers változatban összeállt, melyeket aztán az új Stratégiai és projekt felügyeleti igazgatóság csapatával megfelelő formára hoztunk, olyan minőségű munkaanyag, méginkább döntéselőkészítő anyag született, mely már alkalmassá vált kormányzati döntés meghozatalára.

A többi már történelem, de olyan jellegű történelem, melyet folyamatosan írunk kell, mert ez a munka nem állhat le, közel 30-40 év lemaradásait, avulásait kell felszámolni.

Látni kell, hogy az időablak bezáródása megkezdődött, ami azt jelenti, hogy további ütemvesztés nélkül kell haladni a már megkezdett úton, egész egyszerűen nincs más alternatíva a hálózatunk rendbetételét illetően.

A TEB vonalon fölvetted, hogy ott a rendkívüli sokszínűség, az életkori szélsőségek a forgalomnál mondtad, hogy a KÖFI az irány és a pályánál mi lenne, amit kiemelnél?

Nem szeretnék ismétlésekbe bocsátkozni, a vázolt pályáállapotokból következik minden más. Összetett kérdéskörrel beszélünk, hiszen láthatóan ezek a feladatok már nem az évtizedes „hagyományokra” visszatekintő túlélésről szólnak, hanem valami egészen másról. Mentális/szakmai tudás/munkahelyi komfortérzet tulajdonság együttesek, mint kisarkított címszavak egészséges arányának a megjelenését várom, és persze nemcsak a pálya világában. Meg kell tanulnunk „nyerni”, a túlélés a semmi jegyében már megvolt és évtizedekig tartott.

A cikk terjedelmi lehetőségeit lényegesen meghaladja azon a feladatok értelmes listába vétele, melyeket el kell végeznünk. Gondoljon bele minden kedves olvasó, hogy a XXI. század első harmadában mennyire megalapozott közpénzen, ugyanabban a relációban két közösségi közlekedésben érintett cég „versenye”?

Vagy ebből nem világosan következik az, amit úgy hívnak, hogy optimális vasúti hálózat méret? Vagy a nemzetközi korridorok világában miért gondolhatja bárki, hogy a közelmúlt/jelenlegi állapotainkkal, akár csak középtávon is versenyképesek vagyunk?

A feladataink, azt gondolom nem igényelnek különösebb, ahogy mondani szokták, túlgondolkozást, a válaszok is viszonylag egyszerűek. Nem gondolom, hogy bárki ne látná be azt az alapigazságot, hogy a változáshoz, változtatni kell, ez egyszerűen nem megy másként.

Valamennyi szakterület legyen tudatában, ezek a folyamatok már megindultak – látható jegyei kb. 3 éve megjelentek, csak észre kell venni őket. És a 30-40 év elmarádásait nem lehet 2-3 év alatt felszámolni, vállalható formába önteni, elkezdni ugyanakkor mindenképpen el kell, már nem lehet tovább halogatni.

A saját létszámmal kb. milyen tervek vannak?

Abba a dogmába soha nem hittem, hogy a hiba-zavar eseményekhez elegendő a saját létszámunk, a többi feladatot pedig bele kell fogalmazni az outsourcingba. Ez ugyanis azt jelentené a szakma szabályai szerint, hogy az egyenszilárdságú hálózat és egy nagyon magas általános színvonal biztosított, létező valóság, nekünk csak a kis karbantartások/hiba-zavar események világával kell érdemben foglalkozni. Ez nem igaz, nagyon nem igaz. A hiba-zavar események számossága, helyreállítási idők, azoknak az egyidejűsége, hogy egyszerre tud jelentkezni ugyanaz a fajta hiba, hány helyen kell kezelni, ez mind

azt üzeni, hogy nagyon sok gondunk van még a hálózaton. Korossági gondok, szerkezeti gondok, szerkezeti sokféleség a pályában/biztosítóberendezéseknél rendre jelen van, a mindennapok valósága.

Tehát a hiba-zavar események mágiájában nem hiszek, de az is biztos, hogy a kulcsmunkakörökben rendkívül rossz szul állunk. A korfa adatok világosan megmutatják, hogy merre tartunk, látható a munkaerő piac sajátosságos szabályok szerinti átalakulása, szűkülése, és az is hogy az idők során ezekből a hatásokból mit- mikor-mennyit vettünk észre. A válasz jól érzékelhető.

A piaci -, és demográfiai hatások összességei azt üzenik, hogy a régi sémák szerinti „gondolkodás” már egészen másfajta döntési-stratégiai szempontokat preferálnak.

Tehát megint futunk egy kört ebbe az irányba és majd rájövünk egy pár év múlva, hogy....

Nem, az előzőekben reményeim szerint meggyőző módon már vázoltam, hogy jelen helyzetünkben több kell, mint körök lefutása. Valós alapú gondolkodási minták kellenek, a naftalinos pótcselekvések kora lejárt.

Ha a maradék 2-3 emberemnek most odaadom, a megszabás szerinti nyolcnak a bérét, nem fog tudni háromszor annyit dolgozni.

Elnézést, de ez így populáris, és van benne némi demagóg felhang is.



Nekem arra hasonlít, amikor azt kell bizonygatni, vagy – igény szerint – azt kell tagadni, hogy a nap fenn van az égen....

Jelen állás szerinti munkavállalói körünk helyzete, összetétele, korossága, munkahelyi feltételei, etc. kialakult állapotokat mutatnak, és ezek összessége rengeteg kritikával minősíthetők. A bértömeg gazdálkodástól azt várom, hogy felelős differenciálások történnek az adott vezetői szinteken – ez sem lesz mindenkinek könnyű és tetsző – és másodlagos hatásként minőségi átalakulásokat fognak generálni. Ennek megvan a létező és valóságos időigénye, ezt mindenkinek tudomásul kell venni.

Ha jól értem, a hiba és zavarelhárításba nem nagyon hiszel?

Abban hiszek, hogy ezt a feladat sokszor el kell végezni, de nem a jelen gyakorlat keretei között.

De az kiszervezhető, vagy van ilyen?

Nem. Ezt azért nagyon meg kell gondolni, mert ezt a képességünket meg kell őrizni, egész egyszerűen azért, mert a felelősség, mint olyan, az nem megosztható valami. Látni kell azt is, és ez levezethető számos magas szintű jogszabályból, ez a tevékenység a mindenkori pályaműködtető feladatát kell képeznie. Tehát ha a felügyeleti tevékenységet gyakoroljuk, logikusan a hiba-, zavarelhárítási képességünknek meg kell maradnia. Meg kell maradnia, mert a felelősségi kérdések és összefüggések egyértelműen ebbe az irányba mutatnak.

Igen, a kilencvenes évekbe az angoloknál megpróbálkoztak valami ilyesmivel...

Igen megpróbálták, és az árát is megadták. Ezek egész egyszerűen szakmai téveszmék.

Nem érdemes ezekre a dolgokra több időt, energiát erre vesztegetni, mi járjuk inkább a saját viszonyaink és lehetőségeink szerinti saját utunkat.

A műszaki feltételek is javultak?

Mint már említettem összetett a „hátizsákunk” tartalma, többek között attól ilyen nehéz. A mérhető javulások már beindultak, meg tudjuk csinálni, a MÁV Zrt. alkalmas erre. Nyugati - Városliget elág. már átépült, ennek során valamennyi lassújelet megszüntettünk tavaly, jelenleg a Vecsés-Üllő-Monort vonalrész áll kivitelezés alatt, a továbbiak pedig tervezés fázisban vannak. Több változatban, de 2024/2025-ig látjuk a feladatokat.

Ha majd egyszer úgy adódik, -reméljük nem mostanában-, hogy átadod a stafétát, mit szeretnél átadni? Milyen vasutat szeretnél addigra látni magad előtt?

Azt szeretném, ha az az említett átfordulás már kézzelfogható valóság lenne. Például, hogy már az elővárosból ki tudunk menni, mert itt utazik 4 millió ember havonta.

Maradjunk a Nyugatinál, 2-3-5 perces követési rendben közlekednek csúcsidőben a vonatok, ez szinte metró követési rendet jelent.

Anno hídosztály vezetőként az volt az álmom, egy erős hídosztályt összerakni, ami hasonlít - *olyan nem tud lenni, az nagyon ritka, hogy egy olyan tudás össze tudjon jönni* -, mint a régi nagy hídosztály, ami a háború utáni nagy építéseket végig tudta vinni. Lehet sorolni a neveket, nagyon hosszú a lista, tehát ha egy erre hasonlító erős csapatot magam után hagyok, akkor én már nyomot hagytam a rendszerben és nekem ennyi elég. Más lehetőség adódott, más léptékben és nagyon örülök neki, életem kihívásának tekintem a székemet, és az ezzel járó feladatokat. Kalandgyárnak, így mondtam a fiaimnak. Van, amikor persze az ember messzire kívánja, higgyétek el, amikor elkésztő, meg elszomorító, meg-meg-meg, de ezzel együtt ezt szeretném megérni, hogy valami egészen más elkezdődik, és kiteljesedik. Annyi év ment el, amire nem tudsz visszaemlékezni, mit csináltál, mert tulajdonképpen egyfajta üresség volt, annak az ígéretével, hogy majd a következő! És a következő eljött, de nem az lett az sem, meg a másik sem, közben meg az a sok kudarcélmény... Ez már a „megvolt a korszak”, most már szeretnék valami nyerőbb csapatban „focizni”.

A mai Virág István mit üzenne a pályakezdő Virág Istvánnak? Mi a véleményed a mai fiatal vasutasokról?

Azt, hogy jókor és jó helyre jön, jó céghez. Soha nem hittem volna, hogy én gyerekvasutasok szüleinek fogok egyszer szülői értekezletet tartani. Ez is megtörtént a Tisztképzőn, és ott azt mondtam nekik, hogy ha most jönnek ezek a gyerekek ide a gyerekvasútra, itt kiképezjük őket, levezgáznak, fogadalmat tesznek, és nyugodt szívvel mondom, amikor a felnőtt korba lépnek egy egészen más vasút lesz előttük, mint lehetőség.

Mindig is szerettem a fiatalokkal foglalkozni, és felépíteni őket. Őket fel kell építeni szó szerint, el kell nekik mondani sok mindent. Akár szoknyában, akár nadrágban van valaki nehéz, de a mi munkakultúránkban véleményezni kell. A vezető kiválasztásnál is sok egyforma arccal nem keletkeznek karakterek, nem termelődnek ki. Van vasutas evolúció, én ebben hiszek!

Végezetül szeretném idézni néhai Kennedy elnök mondatait, némi változtatással:

Ne azt kérdezd, hogy mit akarsz a vasúttól, hanem azt vizsgáld, hogy mit akar tőled a vasút.

Utolsó gondolatként pedig minden jelenlegi és jövőbeni vasutasnak boldog, békés ünnepeket, sikeres és egészséggel teli új évet szeretnék kívánni!

Köszönjük a beszélgetést!

Dr. Kispál Viktor és Szántó Géza

Szervezeti hírek

Pályakarbantartási verseny

2021. október 16-án a mezőtúri pft. szakasz képviselőiben, a P. Iás F. iúk T. ársasága nevet viselő, lelkes csapat a Vasúttörténeti Parkban pályakarbantartási versenyen vett részt a PVDSz színeiben.

Köszönjük a Pályavasúti Dolgozók Szakszervezetének a lelkesítő támogatását.

Röviden a verseny körülményeiről:

A versenyen 25 csapat vett részt, ebből 3 csapat VIP „műkedvelő” kategóriában módosított szabályokkal indult. Egyik ilyen csapat volt Suhajda Balázs pályalétesítési főigazgató úr csapata.

A további 22 csapat között sorsolással lett kiosztva a munkaterület, a faalak hossza és mennysége. (A normakönyv szerinti idők egységesek voltak.)

A mi csapatunk a 7. helyszínt húzta, ahol 6 db 2,60 m talpfát kellett kicserélni. Az ágyazat apró zúzottköves és szennyeződéssel teli agyagos volt, melyben a kiágyazás nem kis erőfeszítést igényelt.

A vágány mellett lerakott vashulladék további nehézségeket okozott.

A 6 db komplett talpfacserét 2 óra 15 perc alatt teljesítettük.

A zsűrizésnél figyelembe vették az aljak kicserélési idejét, nyomtávolság mérést, aljtávolságot és vaksüppedési értéket, melyet a verseny legvégén mértek.

A verseny végeztével az első 3 helyezett lett kihirdetve, melybe sajnos nem sikerült bekerülnünk.

Tóth Zoltán



Fórum Szegeden

2021. október 26-án egy baráti, szakmai beszélgetésen vettünk részt a PVDSz szervezésével Szeged-Rókuson.

Emelte a találkozó színvonalát, hogy a Pályavasúti Területi Igazgatóság Szeged részéről Mondy Miklós igazgató úr és Gyulai Pál területi humánpartner vezető úr is részt vett a találkozón.

A vendégeink érkezése előtt kötetlen beszélgetésen elemeztük a MÁV Zrt. helyzetét a PVDSz elnöke, Dr. Kis-pál Viktor úr segítségével.

Fontos aktuális kérdéseinkre kerestük a válaszokat. Főleg a bérhelyzetet vettük górcső alá.

Az elnök úr, válaszában kiemelte, hogy a tulajdonos döntése nélkül behatároltak a MÁV Zrt. vezetésének és a szakszervezetek bármilyen irányú törekvései, amelyek a bérekről szólnak.

Igazgató úr egy átfogó prezentáció keretében felvázolta a jelent és a jövő kihívásait a szegedi régióban, utána rátértünk az egyéni, de sokunkat érintő kérdésekre.



A végrehajtó szolgálatnál kiemeltük a mindenkit érintő általános bérhelyzetet és a sok dolgozó nyugdíjba vonulásának problémáját.

Alacsony bérezéssel nem tud a vasút megfelelő szakembereket toborozni a későbbiekben az üzemvitel zavartalan lebonyolításához. A minimálbér és a garantált bérminimum emelése után egymásra torlódhatnak a bérek, erre mindenképpen megoldást kell találni a tulajdonosnak.

Felmerült még fontos kérdésként a gépkocsi ellátottság hiánya, aminek a pótlása a biztonságosabb üzemvitelt, munkáltatást, ellenőrzést szolgálna a Pft. szakszolgálatnál.

Fontos momentum volt még, hogy Mezőtúr állomás dolgozói, mint a távvezérelt állomások forgalmi irányítói a 30% -os műszakpótlék helyett 40%-os műszakpótlékot szeretnének, mint Szajol és Békéscsaba állomások hasonló beosztásban lévő dolgozói. Mivel két elágazó állomást irányítanak, nagy a leterheltségük.

Kiemelkedő fontosságú volt még a 150-es vasútvonal átépítése miatti munkáltatás kérdésköre.

Ígéretet tettek a vendégeink, hogy azokra a kérdésekre, amelyekre nem lehetett azonnal választ adni, megfogják vizsgálni és válaszolni a szakszervezetünknek.

A baráti hangulatú beszélgetés végeztével egy kitűnő babgulyással emeltük a találkozó fényét, remélve, hogy megoldásokat kapunk fontos kérdéseinkre, ha összefogunk és együtt gondolkodunk mindannyian.

Tóth Zoltán

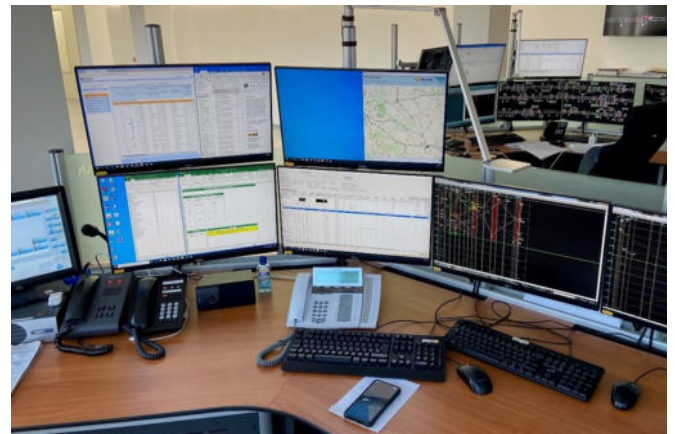


KÖFI KÖRKÉP IV.

A következő KÖFI rendszerű vonal, amelyet bemutattok az a 120 –as számú fővonalunk. Az évente mintegy nyolcmillió utas által igénybe vett budapesti elővárosi szakaszon Rákos–Újszász–Szolnok vonalszakaszú projekt keretén belül megvalósult a biztosítóberendezéssel rendelkező állomások (Rákoshegy, Maglód, Gyömrő, Mende, Sülysáp, Tápiószecső, Nagykáta, Tápiószéle, Tápiógyörgye) távvezérlésének kiépítése is, amely napjainkban fejeződött be.

Ezen a vonalon a KÖFI központ Budapesten, a Kerepesi út 14. szám alatti Területi Forgalmirányító Központban kapott helyet. Innen naponta mintegy 220, azaz évente 80 ezer személyszállító-, teher- és egyéb vonat közlekedését vezérlik.

rendszerbe. A kilenc távvezérelt állomásból, és három KÖFE állomásból Szolnok, Újszász és Rákos állomásokból áll össze a vonal. A távvezérelt állomások modern, a változó kornak megfelelő újításokkal is büszkélkedhetnek ilyen például, váltófűtés kiépítése meteorológiai állomással, optikai adatátvitellel, egységes tűzjelző rendszer, vagyonvédelmi rendszer, mechanikai védelem és riasztó rendszer a forgalmi irodákba, távközlő és jelző helyiségekbe. A KÖFI vonalszakasz forgalomszabályozását egyidejűleg két forgalmirányító végzi az alábbi területi megosztásban: KÖFI 2: Rákos – Sülysáp, KÖFI 1: Sülysáp–Újszász. Szükség szerint jelentős kivezérléssel oldják meg a rendkívüli, illetve előre látható forgalmi helyzeteket, vágányzárokat.



A KÖFI kiépítésének kivitelezője a Prolan Irányítástechnikai Zrt. volt. Többek között intelligens üzemmódok és automaták kifejlesztése, beüzemelése, „konfliktuskijelzés”, menetrendalapú vonatközlekedetés, központi forgalom ellenőrző rendszer (KÖFE) és Forgalmi Vonatközlekedési Információs Rendszer (FOR) menetrend programjai is beleépítésre kerültek a

Tápiószéle és Tápiógyörgye illetve Sülysáp állomásokon egy ideig még lesz forgalmi szolgálat, mert az írásbeli rendelkezések nagy volumene miatt a nappali szolgálat továbbra is megmarad.

Mezei Vera

A sínszál története

A vasúti sín a fa nyompályákból fejlődött ki, amelyeket a 16. században a bányákban létesítettek. A fa nyompálya fagerendákból kialakított pálya volt, amin a bányakocsikat (csilléket) jóval könnyebben lehetett kézi erővel mozgatni a bányavágatok sokszor felnedvesedett talaján. A járművek leesését a nyompályájáról a jármű aljára erősített vezetőszegek akadályozták meg.

A bányákból kitermelt szenet a XVI. századtól gyakran vízi úton szállították a felhasználás helyére, a vízi utakhoz lovaskocsikkal vitték a szenet. A bányavágatokban használt nyompálya előnyét hamar felismerték, így az utakon is fagerendákat fektettek, a lovaskocsik kerekeinek megfelelő nyomtávolságra. A kerekek vezetését a hosszgerendák külső széleire szegezett falécekkel oldották meg.

A bányák termelésének felfutásával a fa nyompályák elhasználódása is felgyorsult. 1767-ben Richard Reynolds, aki az egyik coalbrookdale-i vasmű tulajdonosa volt, a fa nyompályákra kétoldalt peremes, lapos vasakat erősített fel, süllyesztett szegekkel. A vaslemezek nemcsak a gerendák élettartamát növelték meg, hanem a mozgási ellenállás is lecsökkent, jóval nagyobb terheket tudtak vonszolni ugyanazzal az erővel, nagyobb sebességgel.

Az alacsony peremmel ellátott vaslemezekről a kocsik kerekei gyakran leestek, ezért John Curr 1776-tól szögacél keresztmetszetű síneket alkalmazott, ahol a függőleges szár vezette meg a kerekeket. A még mindig hosszgerendás pályákban az elhasználódott gerendákat keresztaljakkal pótolták, így kialakult a keresztaljas vágány. A keresztaljas vágány nyomtávartása biztosabb, illetve a vízelvezetés is hatásosabb lett.

A Curr-féle sínek keresztmetszete erőtani szempontból nem volt megfelelő a keresztaljas pályákra, ezért gyakran törtek. 1789-ben William Jessop kifejlesztette a kedvezőbb sínszelvényt, az úgynevezett gombafejű sínt. A Jessop-féle síneken már csak olyan jármű közlekedhetett, amelynek a kerekén nyomkarimát képeztek ki, innét vált szét külön pályára a közúti és vasúti közlekedés. Az első Jessop-féle sínek végein tartófülek voltak, amivel a keresztaljakhoz erősíthették, később a fülek helyett a síneket saruk támasztották alá. A sarukat a keresztaljakhoz szögekkel, a 0,9-1,2 m hosszú síneket a sarukban ékekkel rögzítették.

Halhas alakú öntöttvas sínek:



Benjamin Outram rájött, hogy a sín kéttámaszú tartóként viselkedik, a legnagyobb igénybevétele középen van. A középen, alul kiszélesedő, halhas alakú öntöttvas síneket 1799-től alkalmazták.

John Birkinshaw 1820-tól a síneket hengerléssel állította elő. A nagyobb szilárdságú, szívósabb síneket 4–5 m hosszúságban hengerelték. A síneket azonban hosszú ideig, a régi gyakorlatot követve, kézi munkával halhas alakúra alakították, ezzel a gyakorlattal 1824-re hagytak fel.

Joseph Locke, George Stephenson üzlettársa 1835-ben a hengerelt sínt továbbfejlesztette, kettős fejű sínt képezett. Az új sínről azt gondolta, hogy az egyik fej kopása után megfordítva újra használható, a gyakorlatban azonban a saruknál az alsó sínfej berágódott. Az akkori sínszelvényekhez képest az új szelvény tehetetlenségi nyomatéka kiváló volt, azért az alsó sínfejet kisebbre kiképezve az 1850-es évekig alkalmazták.

William Henry Barlow 1849-ben kifejlesztette a keresztalj és kapcsolószer nélküli, közvetlenül az ágyzatba fektetett sínes pályát.

A mai napig általánosan használt, úgynevezett szélestalpú sínszelvényt az amerikai Robert Livingston Stevens fejlesztette ki 1830-ban, ám az Egyesült Államokban a hengerléshez nem volt megfelelő acélmű, ezért Angliában gyártatta le őket. A szélestalpú sínszelvényt azonban mégis inkább Charles Blacker Vignoleshoz kötik, ő 1836-ban javasolta, hogy a síneket szélesebb talppal gyártsák, hogy a forgalom kímélje az alátámasztó elemeket. A világ vasútjai szinte kizárólag a Charles B. Vignolesról elnevezett, szélestalpú sínt alkalmazzák.

Sínszálak gyártása, feladata, sínszelvények típusai és rendszerei:

A sín a vasúti felépítmény legfontosabb eleme. A vasúti járművek hordozására, vezetésére, és minél kisebb gördülési ellenállás mellett a terhelés átvitelére szolgáló, rugalmasan alátámasztott tartó. A mai sínek kialakulása 1767 óta tartó fejlődési folyamat eredménye. Ez idő alatt nemcsak a sín alakja, hanem gyártási eljárása is fejlődött. A síneket először a bányavasutaknál öntöttvasból, majd lágyacélból gyártották, ma már minden sín hengerelt acélból készül. Az idők során egyre hosszabb sínszálakat voltak képesek legyártani, így egyre kisebb mennyiségben kellett hevederes sínillesztést, illetve később hegesztést alkalmazni.



A sínszál elsődleges feladata:

Tartószerkezet: a sín elsődleges feladata a rajta haladó járművek alátámasztása, az így rá háruló terhelés minél több aljpon történő elosztása.

Vezetőszerkezet: a sínek feladata, hogy folyamatosan vezessék a rajtuk haladó járműveket, az általuk meghatározott kényszerpályán. A vezetésből származó erőket a vasúti járművek kerekén található nyomkarima adja át a síneknek, amelyek azt továbbadják a lekötéseken keresztül az aljaknak.

A sínszál másodlagos feladata:

Vonóerő-átadás biztosítása: adhéziós vontatás esetén átveszik a gyorsulás és fékezés során fellépő erőket, egyben sima felületet biztosítanak a kerekek számára.

Elektromos vezető: villamosított vonalakon elektromos vezetőként játszik szerepet, és biztosító berendezések jeltovábbító közegeként is szolgál.

Szélestalpú szelvény (Vignoles-sín):

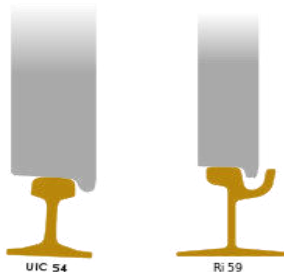
A szélestalpú sín lényegében egy továbbfejlesztett I tartó, amelynek felső része speciális kiképzésű sínfejjé van alakítva.

A vasúti jármű kereke a sínfej felső felületével, az úgynevezett futófelülettel érintkezik. A futófelületet úgy képezik ki, hogy jól illeszkedjen a kerékprofilal, vonala a természetes kopásnak megfelelő kosárgörbe legyen.

A síngerinc a sínfej és a sántalp összeköttetése, vastagsága alapvetően meghatározza a sín teherbírását és hajlítási merevségét. Vastagságának tartalékot kell tartalmaznia rozsdásodás esetére is. A napjainkban hengerelt sínek síngerince íves kialakítású a kedvezőbb erőátadás, fáradási ellenállás, valamint az előnyösebb hengerelhetőség miatt. A sínfej, a síngerinc és a sántalp közötti átmeneteket lekerekítő sugárral hengerlik a feszültségcsúcsok elkerülésére.

A sín alsó része a sántalp, szélessége biztosítja, hogy a sín stabilan álljon. Teherelosztó elemként a sínfej tetején keletkező igénybevételnek a töredékét adja át az alátétlemeznek, illetve az aljnak.

Nyomcsatornás szelvény (Phoenix sín):



Kerékprofil illeszkedése Vignoles, illetve Phoenix sínhez. Elsősorban városi vasutak, közúti vasutak (villamosok) burkolt vágányaiban alkalmazzák a Phoenix síneket, melyek nyomcsatornával vannak ellátva.

Speciális szelvények:

Mindenekelőtt a vasúti pályák nem folyópálya jellegű részeiben fordulnak elő, mint például kitérők alkatrészei. Speciális szelvények a nem vasúti közlekedésben használt sínek, például darupályák sínei. Különleges szelvény a hazai villamos vágányokban, az úgynevezett nagypanelles felépítményben korábban alkalmazott vályús tömbsín. Haarmann sín, Kiscsatorna sín, Fogaskerekű fogasléc, Metro 3. áramvezető sínszál.

Sínrendszerek:

A sínrendszer a sínjelvények osztályba sorolása, régebben Osztrák császárság: római számmal; Magyar Királyság: kisbetűk, nagybetűk; keskeny nyomtávolságú vasutak sínei kg/fm.-ben voltak jelölve és megnevezve. Napjainkban általában a folyóméter tömegükkel (kg/fm) jelölik. Az EU szabványosította a sínek jelölését az EN 13674 számú szabványban. Pl.: 54E1 =UIC 54; 54 E2; 60 E1; 60 E2.

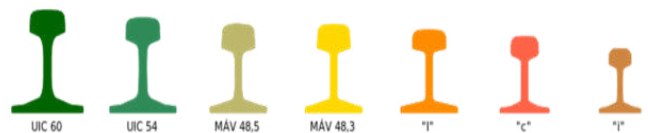
Egy-egy sínrendszer szabványa kitér a sínekhez alkalmazott hevederekre is, ugyanis a síngerinc magassága és lekerekítő sugarai meghatározzák a heveder méreteit, alakját. Ezen felül a sínrendszer szabványa kitér az alkalmazott alátétlemezekre is, hiszen a sántalp szélessége megszabja az alátétlemez lyuktávolságát, amelybe az azt leerősítő síncsavarok kerülnek, illetve, ha van, az alátétlemez bordatávolságát.

A sínrendszer választását alapvetően az alkalmazni kívánt sebesség és a vonal terhelése határozza meg. Az elmúlt évtizedek során megfigyelhető volt, hogy a tengelyterhelés és a pályasebességek növekedésével egyre nehezebb sínek kerülnek a vasútvonalakba. A sínfej zömökebb, a síngerinc magasabb, a sántalp szélesebb lett.

A régebben fővonalinak számító sínrendszerek fokozatosan a mellékvonalakra kerültek. Felújítások során a fővonalakból kikerült, még használható síneket rendszerint mellékvonalakba építik be, a mellékvonalakból kikerülő sínek pedig átkerülhetnek kisvasutakba.

Hazai sínrendszerek:

A magyarországi vasutaknál alkalmazott Vignoles-szelvényű sínrendszerek, amelyek jelentős hosszban fekszenek a hazai pályákban:



Forrás: wikipedia.hu

Szerkesztette: Szentgyörgyi Mihály

Események, ünnepek a negyedik negyedévben!

Október 6.

Az aradi vértanúk emléknapja. Az aradi vértanúk azaz tizenhárom magyar honvédtiszt (12 tábornok és 1 ezredes), Őket az 1848–49-es forradalom és szabadságharc leverése után, Aradon végezték ki. Ugyanezen a napon végezték ki Pesten az első felelős magyar miniszterelnököt, Batthyány Lajost.



Knezić Károly, Nagysándor József, Damjanich János, Aulich Lajos, Lahner György, Poeltenberg Ernő, Leiningen-Westerburg Károly, Török Ignác, Vécsey Károly, Kiss Ernő, Schweidel József, Dessewffy Arisztid, Lázár Vilmos.

A magyar sereg Világos közelében tette le a fegyvert az orosz csapatok előtt. Ez üzenet volt arra, hogy a két nagyhatalom túlerejével szemben felesleg az ellenállás, nem pedig a szabadság harc bukott el. Paszkevics orosz fővezér levelében kegyelem gyakorlására hívta fel a császár figyelmét. „Hangozzanak el felséged trónusának magasából a megbocsátás és feledés szavai.” Ennek ellenére Felix zu Schwarzenberg miniszterelnök utasítására, Ferenc József jóváhagyásával hadbíróság elé állították, majd halálra ítélték és kivégezték a 13 magyar hőst. Valamennyi tábornokot kötél általi halálra ítélték, de tudott volt, hogy például Dessewffynek szabad elvonulást ígértek a fegyverletétel előtt. Haynau végül négy halálra ítélt büntetését kegyelemből golyó általi halálra változtatta.

Tíz év várfogságra ítélték Gáspár András tábornokot, aki szemtanúként a következőként emlékezett: „Olyan büszkén fogadták a halálos ítéletet, mintha csupa dicséretet olvastak volna fel előttük. A kihallgatásoknál, amikor még remélték, hogy javítanak sorsukon, talán szelideknek mutatkoznak, de most: mindegyik egyszerre úgy megkeményedett, mint a gránitszikla.”

Forrás: www.wikipedia.org

Október 23.

1989. október 23. óta ez a jeles nap kettős nemzeti ünnep Magyarországon. Az 1956-os forradalom kitörésének napja és a Magyar Köztársaság 1989-es kikiáltásának napja, melyet az 1990. évi XXVIII. törvény iktatott a nemzeti ünnepek sorába.

1956. október 22-én hírek érkeztek Budapestre a -Nagy Imréhez hasonló irányzatot képviselő- Wladyslaw Gomułka és pártja győzelméről. Erre felbátorodva a Budapesti Műszaki Egyetem diáksága 16 pontos követelést fogalmazott meg. A követelések többek között a szovjet csapatok kivonásáról, többpártrendszerű, szabad választásokról és Nagy Imre kormányfői kinevezéséről szóltak. A diákság tüntetést kezdeményezett a lengyelekkel való szolidaritás kimutatására és a követelések teljesítésére.

A pártvezetés előbb betiltotta, majd engedélyezte a tüntetést. A tüntetés azonban megindult, s néhány óra alatt a diákság után kiterjedt a munkásságra, majd a főváros egész népére. A Műgyetem udvaráról induló felvonuláshoz egyre többen csatlakoztak, a hallgatók röplapokat osztogattak, és némán, jelszavak nélkül vonultak.

A Petőfi-szobor előtt gyűltek össze a város egyetemének hallgatói, Sinkovits Imre itt szavalta el a Nemzeti dalt, majd együtt vonultak a Bem szoborhoz, ahol Veres Péter, a Magyar Írók Szövetségének elnöke felolvasta kiáltványukat, a diákok pedig a tizenhat pontot. Szózat meghallgatása után, megkoszorúzták a Bem szobrot. Az összegyűlt tömeg ekkor már félszázezer volt.

A nemzeti színű zászló közepéből a köznyelvben Rákosi-címerként ismert címert kivágták, az így létrejött lyukas lobogó a forradalom szimbólumává vált. A tömeg a beszédek elhangzása után nem oszlott fel, hanem a Margit hídon át az Országházhoz indult, ahol a létszáma, már nagyjából kétszázezer főt számlált.



A reformpárti Nagy Imre miniszterelnököt várták, aki ki is állt az Országház erkélyére és beszédet intézett a megjelentekhez. Mára már ismert jelenet ez, a reformokról beszélt, majd nyugtatólag ekkor még hazatérésre szólította fel a tüntetőket. Beszédét az „Eltársak!” megszólítással kezdte, hogy véletlenül-e, arról nincsenek források, de a tömeg mindenesetre hangos füttyülésbe kezdett. Ez alatt Gerő Ernő értesítette a katonai egységeket és segítséget kért Hruscsovtól. Rádióbeszédet tartott, melyben sovínisztának, racionalistának és antiszemitának bélyegezte tüntetést, saját politikáját dicsőítette és a tüntetők minden követelésének teljesítésétől elzárkózott.

A többi helyszínen folytatódtak az események:

18 óra körül a Dózsa György úti Sztálin-szobornál is tömeg gyűlt össze a szobor eltávolítása céljából. A tüntetők a Himnusz éneklése mellett fél tíz körül-végül ledöntötték a 10 méter magas és csaknem 6 tonna súlyú szobrot.



Ezt követően ezek vonultak tovább a Magyar Rádió épülete elé, a tizenhat pontból álló követelésük felolvasása céljából. A Rádiónál már akkor este történtek véres események, hiszen ott rigmusokat, jelszavakat kezdtek skandálni, mire válaszul az ÁVH a tömegbe lőtt. A fegyvertelen fiatalokra fegyvert fogó katonák ellen fellázadva, a magyar katonák egy része átalált a tüntetők oldalra, és ellátták őket fegyverrel, hogy megvédhessék magukat. Számos ember vált a harcok áldozatává. A Rádió épülete 24-én hajnalban került a felkelők kezére.



A pestiek kedvenc vice ennek emlékére született:

Ki várta legjobban a mikulást 56-ban?
-Sztálin maga.

Történt ugyanis, hogy: 23-án este a tüntetők ledöntötték a városligeti Sztálin-szobrot, de a csizmája ott maradt. Jellegzetes története ez a forradalomnak, a szobrot ezután a Blaha Lujza térre, a Nemzeti Színházhoz vitték, ahol feldarabolták. Sok háznál őriznek azóta is egy kis „Sztáлиндarabot”. Külön érdekesség még, hogy a pesti szlengben még évekig - a börtönbüntetés árnyékában is – Csizma térként emlegették a teret, ahol az eredeti szobor állt.

Forrás: ORSZÁGOS SZÉCHÉNYI KÖNYVTÁR 1956-OS INTÉZET ÉS ORAL HISTORY ARCHÍVUM
www.nkp.hu/tankonyv/tortenelem
www.mult-kor.hu/cikk.

A mindenszentek 3 napból áll: október 31 éjszakája, november 1, november 2.

Október 31.

A mindenszenteket megelőző naphoz kapcsolódik az angolszász eredetű Halloween, ennek elnevezése az All Hallows Eve elnevezésből ered, amely magyarul: mindenszentek éjszakája. A kelta népek számára az újév, valamint a tél és a sötétség kezdetét jelentette. Úgy hitték, hogy ezen az éjen a nemrég meghaltak lelkei összezavarhatják az élőket. Hitük szerint az elhunyt lelkek ekkor menetelnek át a holtak közé.

November 1.

A 4. századtól a mindenszentek ünnepét a pünkösd utáni első vasárnap ülték meg, az ortodox keresztény egyház napjainkig is ekkor ünnepli. Akkor még az összes keresztény vértanúra, később „a Szent Szűz, minden apostol, vértanú és hitvalló s a földkerekségen elhunyt minden igaz ember emléknapja” ez az ünnep. A legenda szerint VI. León bizánci császár változtatta meg az ünnep érvényét a vértanúkról minden szentre. Saját önző okból, hiszen templomot építtetett szent életű felesége emlékére, ám az ő tiszteletére nem lehetett, ezért egybevonta az ünnepel. 835-ben IV. Gergely pápa idején hivatalosan november 1-jére került. Összekapcsolódott az őszi tar-tott ősi kelta Samhain pogány ünnepel.

November 2.

A halottak napjával, -amit 998 óta tart meg az egyház-november 2-án az elhunyt, de az üdvösséget még el nem nyert, a tisztítóüzben lévő hívekre emlékeznek. Szent Odiló clunyi bencés apát 998-ban kezdte említeni emléknapként. Később rajtuk kívül, általánosan is ünnepnappá vált és a 14. század elejétől az egész egyház megtartotta. Estéjét a *halottak estéjének* is nevezik, ilyenkor sok helyen hosszan, akár 1-2 órán át szólnak a harangok a halottak emlékeztetére.

A tölklámpás eredete: egy ősi ír regéből származik.

Történt, ugyanis hogy Lámpás Jacknek (angolul: Jack O'Lantern) egy részeges, ám csalafinta naplopónak sikerült rászédnie valahogyan az ördögöt. Az ördög cserében megígérte Jacknek, hogy soha sem fog a pokolra kerülni. Jack halála után azonban, a mennybe nem mehetett bűnös élete miatt, az ördög viszont a pokolba nem engedte, így lelke a menny és a pokol között kerengett. Jack, az ördögtől örökre egy izzó fadarabot kapott, hogy megtalálja a visszautat az élők világába. Jack az izzó parazsat egy kivájt karórépa belsejébe tette. A régiek szerint lelke azóta is e répa-lámpás fényénél keresi az örök nyugalmat.

Forrás: www.mult-kor.hu/



November 4.

A nemzeti gyász napja:

November 4. a nemzeti gyásznapi, az 1956-os forradalom és szabadságharc elfojtásának, a szovjet csapatok egykori bevonulásának 65. évfordulója.

November 4-én hajnalban az országban megindult a szovjet támadás. 5 óra 20 perckor a Kossuth Rádióban Nagy Imre mondta el a következő drámai szavakat:

„Itt Nagy Imre beszél, a Magyar Népköztársaság minisztertanácsának elnöke. Ma hajnalban a szovjet csapatok támadást indítottak fővárosunk ellen azzal a nyilvánvaló szándékkal, hogy megdöntsék a törvényes magyar demokratikus kormányt. Csapataink harcban állnak! A kormány a helyén van. Ezt közlöm az ország népével és a világ közvéleményével!”

8 óra előtt néhány perccel a Magyar Írók Szövetségének felhívását („Segítsetek! Segítsetek! Segítsetek!”) sugározta a rádió magyarul, angolul, németül és oroszul. A Kossuth-rádió adása 8 óra 7 perckor zene közben megszakadt. Nagy Imre és a kormány többi tagja a családjukkal együtt a jugoszláv nagykövetségre menekültek.

A szovjet csapatok a „Forgószerű” hadművelettel már hajnalban bevonultak a fővárosba egyszerre három irányból, előbb a pesti oldalon kezdték a támadást, a Duna mentén, majd Budán is. Harcok folytak a Budaörsi úti laktanya ellen, majd a város több pontján. Reggel 8 körül a Parlamentnél védekező katonák letették a fegyvert. Az épületben ekkor már csak Bibó István államminiszter tartózkodott, ahonnan kiáltványt írt, melyet elküldött a nyugati országok nagykövetségeinek.

Az áldozatok száma e napon a fővárosban 135 fő volt. A KSH 1957. januári jelentése szerint az októberi 23. és január 16. közötti időszak embervesztése összességében 2652 halott (ebből Budapesten 2045) volt. A többiek részvétele 19 226 (Budapesten 16 700) esetben sebesüléssel végződött. A forradalom leverését követő megtorlásban az ENSZ szerint 453 embert végeztek ki. 1958-ban bíróság ítélte halálra a vezetőket: Nagy Imre, Maléter Pál, Gimes Miklós, Losonczy Géza és Szilágyi József mártírhaltak.

Forrás: www.szekesfehervar.hu

www.wikipedia.org.

Advent

A karácsonyi ünnepkör advent első vasárnapjától vízkereszt ünnepéig tartó időszak, amely felöleli a karácsonyi készülődést és ünneplést, valamint az azt követő periódust.

Az Advent szó jelentése a latin „*adventus Domini*” kifejezésből származik, ami annyit jelent: „*az Úr eljövetele*”. A karácsony ünneplésével együtt terjedt el, a két fogalom a kezdetektől összetartozik: karácsony és advent, a felkészülés és az ünneplés. A négy vasárnapból álló adventi időszakot VII. Gergely pápa rendelte el, amely a karácsony (december 25.) előtti negyedik vasárnap – más megfogalmazásban a Szent András napjához (november 30.) legközelebb eső vasárnap – veszi kezdetét és karácsonyig tart.

Az időszak hangulatát nemcsak a karácsonyi várakozás

keresztény mitológiája alakította ki, hanem a téli sötétségben a melege, a fényre, a megújuló életre vágyódás ősi hite is. A téli napfordulóig egyre rövidebbek a nappalok, viszont egyre több a minket körülvevő sötétség. Ehhez kapcsolódóan mondják, hogy az adventi koszorún ilyenkor azért gyújtanak meg hétről hétre több gyertyát, hogy karácsonyra világosság legyen ott, ahol Jézust várják. Az adventi időszak kezdetét sokáig harangszóval jelezték.

Az adventi koszorú

Az adventi koszorú hagyománya feltehetően abból a hiedelemből származik, hogy a kör (varázskör) megvéd a gonosztól.

Azt tartották, hogy az ilyen „szent” koszorúkkal minden gonosz szellem elől el lehet zárni a házat. A pogány elképzelés idővel feledésbe merült, csak 1838-ban újította fel egy keresztény férfiú, *Johann Heinrich Wichern* protestáns lelkész.

Az első gyermekotthon megalapítója a ház egyik termében fából hatalmas csillárt készíttetett, és minden istentiszteleten egy újabb gyertyát tűzött a csillárkoszorúba.

Ezen a kocsikerék nagyságú adventi koszorún 24 gyertya állt. Minden hétköznapi meggyújtottak egy fehéret, és minden vasárnap egy pirosat. Az ötlet gyorsan követőkre talált, de csak 1860-ban, Berlin-Tegelben született meg az a gondolat, hogy a fakarikát fonott fenyőkoszorúval helyettesítsék, és a huszonnégy gyertya helyett csupán négyet tüzzenek rá, a négy adventi vasárnap jelképeként. Az első világháború protestáns vidékein már egyre több családnál kigyúltak a gyertyák az adventi koszorúkon, de csak a múlt század ötvenes éveitől vált mindenütt általánossá ez a szokás.



A gyertyák színe katolikus körökben egy kivétellel lila: a bűnbánat és a megtérés jelképe. A meggyújtás sorrendjében a harmadik gyertya rózsaszín, ami a küszöbön álló ünnep fölött érzett örömet, valamint Mária anyai örömeit szimbolizálja.

Adventi kalendárium

Manapság nálunk is nagy népszerűségnek örvend a gyerekek körében az adventi naptár, ami ennek az időszaknak az „időmérő” eszköze. Az adventi házikók, naptárak ablakaiból minden nap csak egyet szabad kinyitni, mögöttük leggyakrabban édesség rejtőzik.

Az első nyomtatott adventi naptár 1908-ban készült a müncheni *Lang* kiadónál. Az ötlet állítólag *Gerhard Lang*, a későbbi készítő édesanyjától ered, aki megunt, hogy kisfia minden este megkérdezte tőle, hogy még hányat kell aludnia karácsonyig? Ezért fogott egy kartont, huszonnégy mezőre osztotta, és mindegyikre rátűzött egy bonbont. Kisfia minden nap megehetett belőle egyet. A már felnőtt Lang később erre az ötletre alapozva készített először adventi naptárat.

A karácsonyi vásár története

A karácsonyi vásárok hagyománya Ausztria és Németország városaiból indult, mára azonban meghódított számos Európai nagyvárost is. Sőt, hazánkban is számos helyen tartanak adventi vagy karácsonyi vásárokat, amelyek mindig szigorúan utcai, bódés felállásban hódítanak.

A szabadtéri vásár jellegét mindenhol a világon igyekeztek megőrizni, és ennek megfelelően mindenhol erőteljes törekvés az utcákat rová vendégek átmelegítése étellel, itallal, élményekkel, szeretettel, látvánnyal és különleges szórakozással.

A legnagyobb hagyománnyal rendelkező és azóta is leg híresebb adventi vásár szintere Bécs.



Több mint 700 éve a mai napig megrendezésre kerül Ausztria fővárosában. A kereskedők számára 1296-ban I. Albrecht uralkodó megadta a lehetőséget, hogy decemberben karácsonyi vásárt tartsanak a városlakók számára. A Thomasmarkt a mai Adventi vásár elődje volt a 16. században, ami Karácsony és Szilveszter között került megrendezésre. A mindennapi termékek mellett megjelentek a textil és élelmiszerárak, valamint különleges kalácsok és sütemények várták az embereket ebben az időben.

A Vásár neve 200 év múlva megváltozott „Szent Miklós és karácsonyi vásár”-ra, amit „Betlehem piac”-nak is hívtak. A vásár még a legnehezebb időkben is kiválóan működött.

Ahogy említettük már, az adventi vásárok hagyománya Németországból is indult, ezért ide kívánczik a legnagyobb német adventi vásár megemlézése is: az Erfurter Weihnachtsmarkt idején mesés középkori világot csodálhatnak meg a látogatók, amelyeknek két legnagyobb látványossága a 25 méter magas fenyőfa (több ezer gyertyával) és a 12 méter magas karácsonyi piramis.

Forrás: www.amve.hu
www.ng.24.hu
www.50plusz-klub.hu
www.adventibecs.hu

Karácsony

Karácsony napja az emberiség egyik legősibb ünnepe, s az év egyik kiemelt pontjaként jelezte a nap fordulását és egy újabb év eljövételét.

A téli napforduló napja az év egyik olyan sarokpontja volt, mely a nyári napfordulóval (azaz a Szent Iván-éjszakájával) együtt egységes keretet adott az időszámításnak. Míg a nyári napforduló során a legmagasabban állt a Nap, és a legrövidebb éjszaka következett be, addig

télen a legalacsonyabban delel a Nap, és ekkor van az év leghosszabb éjszakája is. A téli napforduló az északi féltekén december 21-22-ére esik, míg a déli féltekén pont fordítva, június 21-22-ére. Ezért is volt, hogy míg a nyári napforduló alkalmával azért gyújtottak tüzeket, hogy elűzzék a közeledő sötétséget, addig a téli napforduló alkalmával a fény diadalát, az élet megújulásába vetett hitet ünnepelték, hiszen ekkortól kezdtek az éjszakák újra rövidülni, és hosszabbodni a nappalok.

A Római Birodalomban az ünnepet a már erősödő Napis-ten, és Mithrász-kultusz nyomására az i.sz. 3. században rendelték el. Az ekkor erősödő keresztény vallás szimbolikájában az isteni fényforrást, a sötétségen diadalmaskodó fényt Krisztus szimbolizálta, így hamarosan az ő személyét is ehhez a naphoz kötötték.

Krisztus személye és születése által kapcsolódik a téli napfordulóhoz, mint ahogy a nagy vallásalapítók, próféták és mitikus személyek születésnapja (és sokszor halála is) természeti fordulópontokhoz, az év legjelentősebb napjaihoz köthető. A titokzatos égi jel, a betlehemi csillag megjelenése is a fényt szimbolizálja a születés éjszakáján, amely így mintegy második napként tűndökölt, elhozva ezzel azt, aki az emberiség bűneiért fényként küzd majd meg a sötétséggel, elhozva a reményt.

A karácsonyfa eredete



Mára az ünnep egyik legfontosabb jelképe a karácsonyfa lett, mely azonban jóval ősbibb szimbolikával bír, mint a keresztény ünnep maga. A fa az Ószövetségben is a kozmikus életerőt szimbolizálja, a pogány hitvilágokban gyakran az istenek lakhelye, a germánoknál pedig egyenesen a világ szimbóluma (Yggdrasil) is. Az életfa vagy a zöld ág élet-szimbóluma gyakran kapcsolódik a különböző ünnepek népszokásaihoz, így a téli napfordulóhoz és a karácsonyhoz is. A karácsonyi életfa ágait a népszokás szerint Katalin vagy Borbála napján állították vízbe, és az az ünnepre kizöldült, ezzel is az élet diadalát hirdette a sötétség és a halál felett. Ezeknek a termőágaknak utódaként jelent meg később a karácsonyfa is. A szó eredete két évszázada még a földesúr részére karácsonyi adóként beszolgáltató tűzifát jelentette. A német "Weihnachtsbaum" szó tükörfordításaként megjelenő karácsonyfa szokása protestáns, evangélikus gyakorlatból ered a Rajna felső szakasza vidékéről. A 16-17. században már karácsonyi májusfák állítását említik ezen a helyen, ám ezt is komoly rendeletekkel szabályozták, melybe például azt is belefoglalták, hogy egy személy csak egy fát állíthatott. A szokás azonban tovább terjedt, és a 18. századra egész Németországban elterjedt. Ekkor már gyertyával feldíszített karácsonyfákat állítottak.

A szokás Berlinből került át Bécsbe, ahol a 19. század első évtizedeiben az arisztokrata családok és a művészek körében gyorsan elterjedt. Külön érdekesség, hogy amikor 1860 karácsonykor Erzsébet királyné Madeira szigetén volt gyógykezelésen, Ferenc József e távoli helyre is küldött neki feldíszített fenyőfát.

Angliába a német Albert szász-coburg-gothai herceg, Viktória királynő férje vitte az első karácsonyfát. A német területen kialakult szokás egész Európában elterjedt, kivándorlók révén a tengerentúli területekre is eljutott.

Az ajándékozás eredete

A szoros német és osztrák rokoni kapcsolatokkal rendelkező arisztokrata családok komoly szerepet játszottak Magyarországon a karácsonyfa szokásának elterjesztésében. Pesten az első karácsonyfát valószínűleg Brunsvik Teréz grófnő állította 1824-ben, ám elterjesztésében jelentős szerepe volt a Podmaniczky és a Bezéredy családoknak is. Az új szokás a városokban viszonylag gyorsan meghonosodott. Az 1840-es években már a polgárcsaládok karácsonyához az örökzöld fenyő is hozzátartozott. A '60-as években, adventi időszakban, Pesten fenyővásárok voltak. Az aradi Alföld című újság 1862-ben arról számolt be, hogy egy nőnevelő-intézet növendékei Deák Ferencnek karácsonyfát állítottak, melynek minden ágán egy-egy általuk készített kézimunka függött. A magyar szépirodalomban a karácsonyfa 1866-ban, Jókai Mór A koldusgyermek című karácsonyi tárgyú elbeszélésében jelent meg először.



A karácsonyfát kezdetben almával, dióval, ostyával, mézespogácsa-alakokkal és cukorral díszítették. A díszek készítésekor fő szempont volt az ehetőség, a gyerekek fabontásakor nyalánságként megették. Már az első karácsonyfákon hajlított dróttal rögzített gyertyák égtek. A XIX. század vége felé már a csillogó díszek váltak a karácsonyfák összképének meghatározóivá. Üvegdíszek gyártására vonatkozóan 1848-ból származik az első adat, nagybani előállítás Németországban már a század végén elkezdődött.

Tudtad?

Honnan kapta a nevét a szaloncukor?

A szaloncukor őse a fondant-cukor, mely Franciaországból indult útjára, már a XIV. században. A fondant-cukor cukoroldatból felfőzéssel készült, puha, kikristályosodott massa volt. Fondant alapú cukorka gyártása az 1800-as évek végén terjedt el hazánkban. A polgári és főúri házak szalonjában kis tálkákban kínálták ezt a fajta édességet az érkező vendégeknek. Innen ered az elnevezése: szaloncukor. A cukorka neve a német salonzuckerl szóból ered, Jókai

Mór szaloncukkedlinek nevezte ezt a sokak által kedvelt édességet.

A karácsonyfa-állítás szokása Németországból érkezett hozzánk, szaloncukorral való feldíszítése azonban nálunk alakult ki. Magyarországon az első karácsonyfákat a tehetősek családok engedhették meg maguknak, amit eleinte mézeskaláccsal, aszalt gyümölcsökkel, papírból készített díszekkel ékesítettek. Később, a szalonban addig tálkából kínált cukorkát díszként a karácsonyfára helyezték fel.

Kezdetben a szaloncukrot kézzel készítették, majd a hamburgi cukrászmester, Stühmer Frigyes Magyarország első gőzüzemű csokoládégyárában (1868-ban alapította Pesten, az Ősz utcában, ma Szentkirályi utca) kezdte el gyártani a szaloncukrot a Gerbeaud cukrászda számára.



Kugler Géza 1891-ben megjelent szakácskönyvében már 17 féle szaloncukor receptet ír le. Volt szalon-ananász-cukorka, szalon-pisztác-cukorka, szalon-marasquin-cukorka - akár ebben a sorrendben meg is kóstolnám. Az első és a második világháború miatt bekövetkezett elszegényedés idején a gyári szaloncukor-termelés jelentősen lecsökkent. A szaloncukor tömegtermelése az ötvenes években indult újra, immár elvesztve sokféleségét. A zselés szaloncukor a hetvenes években terjedt el, és mai napig megtalálható a boltok polcain.

Hogy mi kerül a karácsonyfára, azt mindenkinek a pénztárcája és ízlése határozza meg.

Forrás: monor.imami.hu

Szerkesztők: Fehérné Ragcsák Andrea-Mezei Vera

Szilveszter



BUÉK 2022



Mézeskalács



Mézeskalács Ház, Zalaszántó

A múzeum egy két helyiségből álló parasztház, tele van csodálatos mézesekkel.

Itt megtudhatjuk, hogy mikor készítették legelőször a mézeseket, mit jelentenek a mézeskalácsokon a különböző motívumok, illetve azt is elárulják, hogy mi kell az igazán jó mézes készítéséhez. Íme a múzeum tulajdonosának, Drótos Gyöngyinek a saját mézeskalács receptje:

Mézeskalács recept Zalaszántóról

Hozzávalók: – 50 dkg méz
– 12 dkg margarin
– 1/2 csomag őrölt fahéj
– 1 és 1/2 teáskanálnyi szódabikarbóna
– 4 tojássárgája
– 70–80 dkg liszt
– 25 dkg porcukor

A mézet langyosítjuk, bele keverjük habverővel a kockára vágott margarint, porcukrot, ha hideg a tojásokat és a végén a lisztet. Összcsenymkodjuk, egy éjszakát pihentetjük. Másnap átggyúrjuk, megint hagyjuk 1 órát pihenni. 3–4 mm vastagra nyújtjuk, kiszaggatjuk, szilikonos sütőpapíron átkenjük kávé (mini) tejszínnel. 180–190 °C-on megsütjük 7–8 perc. Nem lehet otthagyni!

Cukormáz: müzlis tálba 2 evőkanál tojásfehérjét teszünk, átszitált porcukorból annyit keverünk hozzá, hogy tejföl állagú legyen. Keresztet csinálunk a mázból a tál szélére, ha középen elterül még cukor kell, ha megmarad egymáson a zsinór; akkor jó. Zacsókba vele!

Jó munkát!

Forrás: zalaszanto.kornyeko.hu

Korhelyleves

Nevét onnan kapta, hogy kellemes savanykás íze miatt a sok mulatozás, illetve a bő lakmározás – azaz korhelykedés – után nagyon jól esik a gyomornak.



Hozzávalók 6 személyre:

- savanyú káposzta: 0.5 kg
- füstölt kolbász: 30 dkg
- (debreceni v. lecsókolbász v. szárazkolbász v. virsli, vegyesen is lehet, de csak füstölt!)

A konyhatündér receptje:

- Víz: 2,5 liter
 - babérlevél: 2db
 - só: ízlés szerint
 - tejföl a tálaláshoz: 1 doboz 20%-os
- Rántáshoz:
- Vöröshagyma: 1 közepes fej
 - Olaj: 4 evőkanál
 - Fokhagyma: 1 nagyobb gerezd
 - Liszt: 1 csapott evőkanál
 - Pirospaprika: 1 csapott teáskanál
 - Hideg víz: fél vizes-pohár

Elkészítése:

A leves elkészítéséhez egy legalább 4 literes fazékra, a rántás elkészítéséhez pedig egy kicsi lábosra vagy serpenyőre lesz szükség.

1. A káposzta levét jól nyomd ki egy pohárba/tálba és tedd félre. A füstölt kolbászt karikázd fel. Ha nem szeretted a hosszú szálakat akkor a káposztát is vágd fel, hogy rövidebbek legyenek a szálai.

2. A kinyomott káposztát, felkarikázott kolbászt és a babérlevelet tedd a fazékba. Öntsd rá a vizet és főzd 30–40 percig. Ha roppanósan szeretted a káposztát akkor a rövidebb ideig, ha puhán kedveled akkor hosszabb ideig főzd.

3. A főzési idő vége felé állj neki a rántásnak. A vöröshagymát és a fokhagymát vágd apró kockákra, és tedd őket külön.

4. Öntsd a serpenyőbe/lábosba az olajat alatta kis lánggal. Tedd bele a vöröshagymát és kevergetve addig pirítsd, míg az első enyhén barnás darab meg nem jelenik.

5. Szórd rá a lisztet. Továbbra is kevergesd, hogy csomómentes legyen.

6. Ha már jól eloszlott a liszt add hozzá a fokhagymát és a pirospaprikát. Keverd és 5 másodperc múlva oltsd el alatta a gázt, öntsd fel hideg vízzel és változatlanul intenzíven kevergesd, amíg sima nem lesz.

7. Az elkészült rántást add a főző leveshez és jól keverd el benne.

8. Kóstold meg levest és állítsd be az ízeket. Ha még savanyúbban szeretnéd önts rá a kinyomott káposztaléből. Vigyázz, a káposzta leve nem csak savanyú de gyakran igen sós is. (Ha még így sem elég savanyú adhatsz hozzá kevés citromlevet.) Csak a legvégén add hozzá a sót ízlésed szerint. Az ízek beállítása után még főzd 1–2 percig azután elzárhatod alatta a gázt.

9. Tálaláskor bolondítsd meg egy kanál tejföllel.

A korhelylevesnek természetesen számtalan másféle összetevője és különböző elkészítési módja is fellelhető a gasztronómia hazai irodalmában. Van aki különféle füstölt húsokat tesz még bele, mások zöldségfélékkel dúsítják vagy éppen habarják. Mind-egyik változat finom és nem jobb vagy rosszabb a másikonál.

Forrás: www.mosthallottam.hu

Fehérné Ragcsák Andrea

Úton (nem csak vasúton)

Eplény

Eplény Veszprém megyében, a Bakony lábánál, Veszprémtől 14 kilométerre, Zircről 7 kilométerre fekszik. Eplény a zirci medence és a veszprémi fennsík vízválasztóján fekvő település.

Nyáron a kirándulók és a kerékpárosok, télen a síelők kedvelt úti célja. A nyugodt, csendes természeti környezet kiváló helyszín a kikapcsolódáshoz, a Bakony csodáinak felfedezéséhez.



Eplényben található Magyarország leghosszabb egyben, megállás nélkül síelhető útvonala, amely 1927 méter hosszú és teljesen kezdőbarát kék jelzésű szakaszokból tevődik össze.

Az **Eplényi Síaréna** az egyik leglátogatottabb hazai sítérp, mivel minden feltétel adott ahhoz, hogy kezdők, profik, családok megfelelő síelményben részesüljenek. A sítérpban 44 hóágyú biztosítja a havas pályákat egész télen. A hóágyúk nagyjából 600 köbméter hó előállítására képesek óránként. A síaréna 7984 méter hosszú pályarendszerén 16 különböző útvonal áll rendelkezésre a téli sportoláshoz.

Bringaréna:

A Bringaréna Magyarország leghosszabb sípályáján üzemel nyaranta. Hazánkban először az *Eplényi Síaréna* lejtőin építettek ki olyan pályarendszert, ahol a sífelvonó nyáron kerékpárt szállít a hegytetőre, onnan pedig különböző lejtőkön lehet gyakorolni a hegyi kerékpározást.



A pályák egyértelműen vannak kijelölve, egymástól jól megkülönböztethető táblával, az út szélén szalagokkal, ahol szükséges. A legkülönbözőbb igényeket kielégítő pályák gyönyörű környezetben, hamisítatlan bakonyi erdők között futnak, tovább fokozva a bringázók élményeztetét.

Eplényi Libegő:



Az Eplényi libegő a Malom-völgyből indul és az Ámos-hegy csúcsára visz fel, ahol könnyen elérhető úti cél a kilátó. A Szent Súlyom felvonó télen a síelőket, tavasztól őszig pedig a bringásokat viszi a csúcsra. Az Eplényi libegő 20-25 perc alatt viszi fel utasait a csúcsra, eközben megfigyelhetik a környéken élő állatokat, mint őz, szarvas, muflon, vaddisznó, nyúl. A libegő 757 méter hosszúságával Magyarország harmadik leghosszabb, és egyetlen négyülékes felvonója. Az alsó és felső állomások közti szintkülönbség 176 méter. Egy menetjegy ára magában foglalja a felfelé és a lefelé utat is.

Ámos-hegyi pihenőerdő:

Az Eplényben lévő 230 hektáron elterülő Ámos-hegyi pihenőerdőt 2003-ban adták át. A hegy 525 méteres magasságban lévő tetején az Ámos-hegyi kilátóból jó időben látszik a Balaton és a bakonyi dombok. A Szent Súlyom négyülékes felvonó nyári üzemelésével már az idősebbek és a kisgyerekek is könnyedén megközelíthetik a kilátót.



A Pihenőerdőben tanösvényen ismerkedhetünk meg a változatos növény- és állatvilággal. Az Ámos-hegyi pihenőerdőben kialakított tanösvény teljes hossza 7700 méter. Két egymástól függetlenül végigjárható, egy 3590 méter és egy 4180 méter hosszúságú körutat tartalmaz. A sétaút mellett padok lettek elhelyezve. A kirándulóerdő szervesen illeszkedik a több évtizede használt és az utóbbi években felújított sípályákhoz, valamint a Malom-völgyben létrehozott víztározókhoz és közjóléti létesítményekhez. A pihenőerdő megközelíthető autóval, busszal, vasúttal Eplényig, majd onnan gyalogosan. Eplény külterületén egy bekötőúton juthatunk el az Ámos-hegyi Pihenőerdőig.

Forrás: orszagjaro.net

Fehérné Ragcsák Andrea



**„Az év szervezője”
Tóth Zoltán pályamester Mezőtúr**



**„Kiemelkedő szakszervezeti munkáért”
Fajka János pályamester Hatvan**



**„Kiemelkedő szakszervezeti munkáért”
Gégény Csaba MÁV KfV Kft. felépítmény-
vizsgáló technikus Budapest**



**„Kiemelkedő szakszervezeti munkáért”
Kovács Csaba mester (TEB) Fényeslitke**

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, vasúti üzemi 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: Druk-ker Nyomdaipari Szolgáltató Kft.

1033 Budapest, Mozaik u. 10.

6200 Kiskőrös, Izsáki út 10/b.