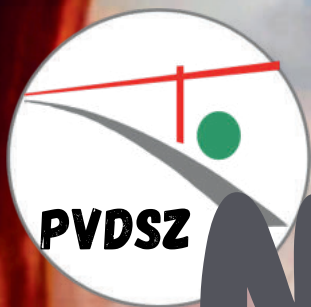




NYÍLT VONAL

Hézag nélkül

A Pályavasúti Dolgozók Szakszervezetének lapja
2025 január-március XXVII évf. I. szám

1

Interjú: Németh Réka -
vezérigazgató asszonnyal



Boldog nőnapot kívánunk
minden hölgy tagunknak!

2

A "Legyél Te is a PVDSz
tagja" elnevezésű
nyereményjátékunk
nyertesei

Tartalom:

3

Interjú:

Németh Rékával, a Pályaműködtetési Zrt. vezérigazgatójával beszélgettünk



9

Gratulálunk nyerteseinknek!

Kísorsoltuk a "Legyél Te is PVDSz tagja" elnevezésű nyereményjátékunk nyerteseit



11

Munkajog:

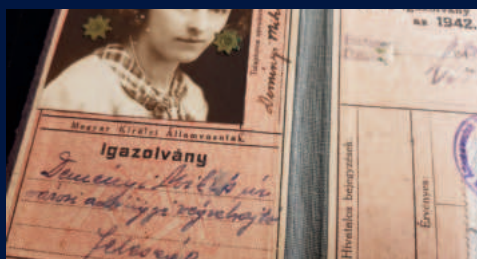
- Az új Alkotmánybírósági határozat jelentőségei.
- Munkajogi oktatáson vettek részt képviselőink.



13

Szakmai oldalaink:

- A magyarországi vasút története... sorozatunk I. része
- Ez nem a csend éve volt... (gondolatok a megújulásról)



15

Konyhatündéer receptjei:

- Az egészségünkért ...
- Rakott brokkoli sajttal



17

Közel jön a nagyvilág:

- Robi kóbor rovata!
- Úton, nem csak vasúton!



Interjú Németh Réka Pályaműködtetési Zrt. Vezérigazgató asszonnyal

Köszöntelek és köszönöm szépen, hogy elfogadtad a felkérésünket. Az újonnan létrejövő MÁV Pályaműködtetési Zrt. első vezérigazgatója, első női vezérigazgatója vagy, milyen érzés?

Mindenképpen megtisztelő, hiszen azt gondolom, hogy a vasúton bármilyen vezetői pozíciót betölteni – függetlenül attól, hogy nőként vagy férfiként teszi ezt valaki – megtisztelő, ez egy olyan szakmai közösségnek az összefogását jelenti, ahol nem csak a felelősség az amit fel kell tudni vállalni, hanem annak az értéknek a továbbvitelét is amit annak idején az őseink kialakítottak, ránk hagytak.

Nőnaphoz közeledve, hogy érzed nőként nehezebb az érvényesülés, nehezebb karriert befutni vagy nem?

Nehéz válaszolni, mert azt szoktam mondani mindenkinek, hogy én igazából a karrier ívem fölött vagyok, így ha most azt, válaszolnám, hogy nőként nehéz érvényesülni, akkor az tőlem lehet, hogy nem lenne hiteles. Szerintem nem is érvényesülés kérdése ez, ha jól végzi az ember a munkáját - teljesen mindegy, hogy nőként vagy férfiként teszi ezt – és van egy felülnézeti hozzáállása is, azt általában észreveszik.

Nem saját magáért kell tehát lobbizni az embernek, hanem a jól végzett munka is át tud fordulni abba az elismerésbe, hogy vezetői tisztséget kap valaki.

Az általad betöltött munkakör nagy felelősséggel, sok stresszel jár, ha elmész a munkahelyedről abba is hagyod a munkát?

Ilyen nincs. Szerintem az az egyik vezetői alaplolog, hogy a munka mindig veled van csak nem munkaként éled meg. Egy hivatás és egy feladat, egy misszió teljesítése, ezt nem tudod letenni.

Nem úgy van, hogy kicsekkolok a kártyámmal és már nem vagyok ennél a cégnél semmiért felelős.

Ki tudod kapcsolni a telefonod?

Nem szoktam soha kikapcsolni.

Ki tudsz kapcsolni, ha igen mivel teszed ezt?

Ki tudok kapcsolni, én amikor más fókuszba helyezem magam, pld. kutyákat mentek, olyankor arra figyelek, azzal foglalkozok. Abszolút ki tudok kapcsolni, szerencsére koncertekre is járok, szerencsésnek mondhatom magam, hiszen az évek során azt megtanultam, hogy hogyan ne betegítsem meg saját magamat a stresszben.



Ráadásul én hajlamos vagyok maximalistaként tovább pörgetni a feladatot, nehezen engedem el és ha le is záródott egy feladat, de tudom, hogy nem az volt a tökéletes megoldás, akkor azon tovább pörgök, hogy hogyan lehetne jobban megcsinálni.

Mit látsz az új társaság legfontosabb, legjelentősebb problémáinak, ha van egyáltalán ilyen?

Most ki kell alakítani a saját folyamatainkat, egy újonnan létrejött társaságnál nem kialakult folyamatok mentén dolgozunk. Volt egy korábban kialakult eljárásrend mindenre, most azok nincsenek, illetve folyamatosan változik körülöttünk minden, nyilván ezt érinti a miniszteri 10 pont, ezt érinti az is, hogy a közbeszerzéseinket saját hatáskörben össze kell állítani úgy, hogy a MÁV SZK-val beszerezzük, ami szükséges.

Össze kell hangolnunk a készletgazdálkodásunkat, végeznünk kell az üzemeltetési tevékenységet, továbbá a vasútvállalatokkal is folytatnunk kell az együttműködést, vágányzárakat kell terveznünk és ha a forrás is megérkezik valahogy úgy kell tudni a hálózati beavatkozásokat megoldani, hogy ne lehetetlenítsük el a vasúti forgalmat. Nagyon nagy szerencsém van és ezt mindig hangsúlyozom: nagyon jó humánerőforrás állománnyal dolgozhatok, szerintem a vasúton a szakmaiság az még mindig átlagon felüli, ez nemcsak megkönnyíti a munkám, de büszkévé is tesz.

Nem említetted konkrétan, de párhónapon belül a GYSEV-hez kerülnek átadásra bizonyos vonalak és létszám, jelent-e ez valamilyen problémát? Kellően előkészített, kidolgozott ez már?

A GYSEV-nek történő vonalátadási igény alapvetően nem a mi oldalunkon keletkezett. A miniszteri 10 pontban van egy olyan döntés, hogy bizonyos vonalakat át kell adni a GYSEV-nek üzemeltetésbe.

Ez két részből áll, van egyszer a pályahálózat működtetői része és valamilyen ütemben van egy személyszállítási feladatátadás. A kettőt szerintem érdemes komplexitásban kezelni, függetlenül attól, hogy különböző határidőkre kell ezeknek megtörténnie. Az, hogy ez mennyire kifarrott? Érthetőek a rövid határidők, mert így lehet eredményt felmutatni, viszont a rövid határidő a mi szempontunkból azt jelenti, hogy a határidőkbe eléggé be vagyunk szorulva olyan szempontból is, hogy mit és kivel kell egyeztetnünk, ki hozza meg a végső döntést, mit kell egyáltalán átadnunk? A részvényesi határozat sem volt olyan mélységében kimunkált, hogy az utolsó jelzőig ki mit csinál, illetve vannak olyan folyamataink is amelyek ráépülnek, mint pld. a miniszeri 10 pontból a mosdók felújítása.



Mi elindítjuk, de nem biztos, hogy be tudjuk fejezni és a GYSEV folytatja-e? Ilyen a 20-as vonal kérdése is mi elindítjuk a közbeszerzést, talán magát a beavatkozást is, de üzemeltetni már nem mi fogjuk azt a vonalat.

Ezeket valahogy el kell varrni, most egy kicsit magasabb amplitúdón vannak a dolgok, de minden a helyére fog kerülni.

A munkavállalók helyzete tisztázódni látszik-e?

Indul a humánerőforrás átadással kapcsolatos egyeztetések köre is. Biztos, hogy nem könnyű ez a feladat. Miniszter úr elvárásaival azonosulva mi mindenképpen úgy szeretnénk ezt megtenni, hogy veszteség ne keletkezzen, mert a veszteség az nem a MÁV vagy a GYSEV vesztesége, hanem a vasút vesztesége lesz és akkor, amikor a humánerőforrás rendelkezésre állásának biztosítása nehézségekbe ütközik, akkor nem lenne helyes, ha egy átadás-átvételi folyamatban értékes erőforrásokat veszítenénk. A GYSEV-es vonalátadásnak van egy vagyoni része, ami egy vagyonkezelési szerződés módosítása, most már talán megvan a végleges vonallista (ez a hálózati üzletszabályzatban megjelent), aztán majd látjuk, hogy mi a végleges, amikor valóban megtörténik.

A humánerőforrás átadás résznél nem titok, hogy a MÁV és a GYSEV eltérő felépítés szerint dolgozik, ez részben összefügg a vállalati mérettel, hiszen a GYSEV lényegesen kisebb és modernebb hálózatot üzemeltetett eddig, mi egy komplexebb nagyobb hálózatot és heterogénebb felépítésűt, több a szervezetten belüli szintjeink száma, más a szerveződésünk.

A GYSEV-nek értelemszerűen nincs területi szemléletű szerveződése, hiszen nem nagyobb, mint nálunk egy területi igazgatóság. Ebből azért ő most kilép,

hiszen több mint 800 km kerül a hálózatához, ez jelentős hálózat, ami az üzemeltetésükbe kerül és ezek nem a legmodernebb vonalaink. Vagyonon túl van a munkavállalói létszámunk, ez a legnehezebb kérdés munkáltatóként is, mert nyilván, akik ott vannak azok el tudják végezni ezt a tevékenységet megfelelő minőségben és mi számítunk is a munkájukra, viszont július 1-től átkerülnek a GYSEV-hez.

Az átkerüléssel kapcsolatban megjegyezném, hogy a szakszervezetünk elkötelezett abban, hogy egyfelől a munkavállalók nem járhatnak rosszabbul, másfelől jogutódlással kell az új cégbe kerülniük, azaz valamennyi érintett munkavállalónak. A munkáltató, hogy látja ezeket a kérdéseket?

A GYSEV-vel olyan megállapodásokat kell kötnünk, amellyel a munkavállalók előrelátható ideig semmiképpen ne kerüljenek rosszabb helyzetbe. Miniszter úr is kimondta, hogy tulajdonképpen ez egy munkáltatói jogutódlás. Ez az a terület, ahol sokkal komplexebben kell kezelni a dolgokat, mert a két cég kollektív szerződése sem egyforma, teljesen más bázison más logikában került megkötésre.

A két társaság alapbérezési rendszere is teljesen más, tehát ha az alapbérrendszert megtartjuk akkor a GYSEV Kollektív Szerződése nem biztos, hogy ugyanazt az eredményt hozza. Mivel nem egyedi átadásokról van szó, ezért nincs olyan lehetőségünk, hogy ezeket megbontsuk.

Mi munkáltatói jogutódlásban gondolkodunk, ahol teljesen egyértelműen a munkavállalók jövedelme az átadás után ugyanolyan, mint jelen pillanatban. Azt, hogy az átadás után egyéni megállapodásokkal milyen irányba mozgatják majd az az új munkáltató és a munkavállaló közös döntése. A tömeges átadásnál annak érdekében, hogy a biztonsága meglegyen minden kollégának ez elengedhetetlen és ez olyan szempontból is fontos, hogyha véletlenül valami balul sülné el, az nem a MÁV vagy a GYSEV kudarca lenne, hanem a vasút kudarca. Azt gondolom az, hogy a vasút megítélése ebben az időszakban milyen, az tőlünk is függ. Nincsenek cég érdekek, itt ezen felül kell emelkedni, egész egyszerűen úgy kell az átadást megtennünk, hogy a lehető legkisebb veszteséggel járjon a humánerőforrás tekintetében és, hogy az ügyfeleink semmit ne vegyenek ebből negatív értelemben észre. Értelemszerűen, ha valakinek az nem fér bele, hogy egy másik cégnél dolgozzon, akkor senki nem kötelezheti rá, de ez már az egyén döntése. Összességében meg kell adnunk azt a keretrendszert, amelyben mindenki biztonságosan fog július 1-vel is munkába indulni.

Az FKG Kft. és a KfV Kft. június 30. napjával megszűnik a munkavállalók a MÁV Pályaműködtetési Zrt-be kerültek. Látsz-e valamilyen problémát az összeolvadással kapcsolatban vagy van még olyan kérdés, amit tisztázni kell, vagy mindenki a helyére került? Jöttek-e elő gyermekbetegségek?

A beolvasási folyamat sosem egyszerű március 31-ig a beolvasásról szóló döntéseknek meg kell születni.



A humánerőforrás már bejött, az eszközök és a szerződés állomány még kint maradt, az ottani döntések kint maradtak, ez most egy nagyon fura hibrid megoldás, ami lényegesen nagyobb együttműködési hajlandóságot igényel mind két oldal részéről. Működtethető így is, nyilván többlet szerződéseket kell kötnünk ahhoz, hogy a kint maradt eszközöket hogyan vegyük igénybe és nekünk MÁV oldalon fel kell nőni ahhoz, hogy az FKG-tól érkezett munkavállalókat a saját munkaszervezési modellünkbe át tudjuk forgatni úgy, hogy rájuk a Kollektív Szerződés mellékleteként elfogadott más szabályok vonatkoznak. A munkaidőkeret alkalmazása miatt más a mozgástér, jobban pozícionálhatók a szezonra, mint a saját munkavállalóink, akik evidenciaként itt voltak.

Én úgy látom, hogy alapvetően jól haladunk, nem ez a legegyszerűbb feladat, ők egy teljesen más típusú munkamodellből érkeztek ide. Szoknunk kell egymást.

A legutóbbi CSÉT-en a Miniszter Úrtól elhangzott, illetve a miniszteri 10 pontnak is része, hogy a munkakörülményeket javítani kell, ezzel kapcsolatban mi a MÁV célja, koncepciója, hogyan próbálja apró pénzre váltani?

Az állomási mosdófelújítási projekt részeként miniszter úr jelezte, hogy a munkavállalók munkakörülményeinek javítására is célszerű lenne figyelmet fordítani. Erre már az elmúlt években is volt példa, többek között a szakszervezetek bevonásával különböző helyeken klíma telepítés, a szolgálati helyek felújítása folyamatosan történtek. Alapvetően az üzleti tervünkben is voltak munkakörülményeket javító intézkedések tervezve. A terveket megnöveltük azzal, hogy az állomási mosdó projekthez kapcsolódóan a munkavállalóink körülményeit is szeretnénk javítani, elsősorban mosdó, zuhanyzó, öltöző, konyhai és pihenő helyiségek tekintetében. Van egy listánk a területekről, most valamit az üzleti tervben szereplő összeg mögé be kell tennünk, hogy mit szeretnénk ott megvalósítani.

A legrosszabb állapotú szolgálati helyeken a területi igények alapján igyekszünk ezeket ütemezetten, még az idei év során megvalósítani.

A létszámhelyzetet, illetve humánerőforrást már érintettük, de a következő 3-4 évben munkavállalók elég nagy létszáma fog nyugdíjba menni. Mit gondolsz a helyzetről, van-e megoldási javaslatod, ha időpontot kellene mondani mit mondanál, ha nem is ideális, de jobb helyzet alakulhat ki?

Ez nagyon nehéz kérdés. Az, hogy a korfa és a vasutas korfa hogyan alakul, azt is láthatjuk, hogy sokkal kevesebb a belépő, mint ahogy az átlagban elmondható lenne. Szerintem abban mindannyiunknak nagy szerepe van, hogy valahogy vonzóvá kell tenni a vasutas tevékenységet, a vasutas szakmát. Azzal az oktatási renddel és azzal a hiper bonyolult rendszerrel, amit néha még vezetőként is nehéz megérteni, hogy egész pontosan mikor mi történik és mennyi idő, amíg valaki oda kerül, hogy azt a tevékenységet végezhesse, amire jelentkezett ezzel biztos, hogy nem leszünk versenyképesek. Látni kell, hogy egy lényegesen kisebb munkaerőpiaci bázisból kellene kivennünk a részünket. Ez nagyon nehéz ezekkel a rendszerekkel, de azt gondolom, hogy jó irányba indultak el a folyamatok és ha ezt tovább tudjuk vinni akár a vizsgáztatás, akár az oktatás területén, akár csak a munkaköri alkalmasság területén, akkor szerintem már hatalmasat lépünk. Sok esetben már most van lehetőségünk a meglévő munkaerőállományunkat munkában tartani ezekkel a felülvizsgálatokkal.

Nyilván valahol el kell indulnunk abba az irányba is, hogy ne mindig humánerőforrással akarjuk megoldani azokat a tevékenységeket, amit meg lehet oldani automatizálással. Ez semmiképpen sem abba az irányba hat, hogy a munkavállalók elveszítik a munkájukat. Ez abba az irányba mutat, hogy tudjuk üzemeltetni a vasutat a csökkenő munkavállalói létszám mellett is, itt egész egyszerű dolgokat is el lehet képzelni, amikor egy folyamat egyszerűsítéssel tudjuk felszabadítani a munkavállalók hasznos idejét más tevékenység elvégzésére. Ez egy komplex vizsgálatot igényel úgy, hogy közben fejleszteni kellene a szolgáltatásainkat is amit a vasútvállalatok felé nyújtunk, annak érdekében, hogy a piacról származó bevételeinket növeljük. Egyszerre kell tudnunk teljesíteni az általános vasútüzemeltetési feladatainkat, amelyek jellemzően a közszolgáltatási feladatokhoz kapcsolódnak és kvázi kereskedelmi céggé fejlődni, ahol szolgáltatásokat szeretnénk jobb minőségben nyújtani. Ezt kell tudnunk valahogy úgy eladni, hogy ne csak az a néhány vasútfanatikus fiatal kapcsolódjon, akinek már az üknagypapája is vasutas volt, hanem olyanokat is megtudjunk célozni, akik nem gondolkodtak a vasútban, de ha feltételek úgy változnak, akkor lehetséges opciónak tartják.

Ma hallottam a rádióban, hogy örömmel jelentették be 160 km/h-s vasútvonal lesz, van? Mit gondolsz ezek a magas sebességű vonalak milyen gyorsan gyűrűznek be?

Most elméletileg több vonalszakaszon emeljük a pályasebességet, ez most még csak a menetrendszerűsége fog hatni a személyszállítás oldalán, még menetrendet nem fog változtatni. Nyilván ez egy tanulási folyamat, eddig nem voltak ilyen vonalaink, nekünk is meg kell tanulni ennek az üzemeltetését, illetve személyszállítási oldalról is fel kell tudni zárkózni mind az eszköz, mind pedig az ügyféligények definiálása szempontjából. Azt gondolom, hogy nekünk ez egy nehezített üzemeltetési feladat, értelemszerűen 160 km/h sebességnél már nem a hagyományos eljárásrendjeink alkalmazandók, ott már a gépi kontroll is erőteljesen jelen van, de ez azt jelenti, hogy a gépi kontrollnak folyamatos és biztonságos üzemeltetést kell hozzá tenni, ez mindenképpen emelt költség szintet is jelent. A sebesség növelésével, az eljutási idők csökkentésével, a menetrendszerűség javításával az utasoknak egy pozitív ígéretet lehet tenni. Az áru fuvarozókat a 160 km/h kevésbé hatja meg, nekik annyit jelent, hogy a kapacitás az ő szempontjukból is növekszik.

Márciusban üzemi tanács és munkavédelmi képviselő választás, a munkáltató első számú vezetőjeként mit üzensz a munkavállalóknak?

Hogy mindenképpen szavazzanak! Már az előző körben is igyekeztünk felhívni rá a

figyelmet, hogy az nem a munkáltató érdeke, hogy a munkavállalók ezen a szavazáson részt vegyenek. Ez pontosan az ő érdekük és úgy általánosan is, ha végig gondolják, hogy mik azok az eredmények vagy döntések, amit csak azért élhetnek meg, mert annak idején részt vettek a szavazáson és működik ez a rendszer, akkor rá fognak arra jönni, hogy a szavazáson való részvételük fontos és semmiképpen se gondolják azt, hogy a többiek majd úgyis mennek. Nekik kell menni és meghozni ezeket a döntéseket, ráadásul ismerik a jelölteket, hiszen a kollégáik. Menjenek szavazni.

Egyetértek, köszönöm az interjút!

Dr. Kispál Viktor

Kérdezz-felelek 1 percben:

Kutya vagy macska?

- Mindkettő

Szegedi vagy bajai halászlé?

- Nem eszem húst, hamis halászlé.

Tél vagy nyár?

- Nyár

Fehér- vagy vörösbor?

- Nem iszom alkoholt.

Vezetés vagy anyósülés?

- Vezetés

Budapest vagy vidék?

- Mindkettő, vidéki vagyok, Budapesten élek.

A "Legyél Te is a PVDSz tagja" sorsolás eredményei:

A fődíjat, a 125 000Ft-os wellness utalványt
nyerte:

Dobos János
Hajdúsámson



A különdíjunk 1 db 40 00 Ft-os ajándékutalvány
tulajdonosa lett:

Lakatos Ferenc
Győr



Szervezőink közül négyen 25 000Ft-
os ajándék utalványnak örülhettek:



Oravecz Ferenc
Salgótarján



Bostyán Sándor
Vác



Ravasz László
Sümegeg



Eszenyi János
Nyíregyháza

**25 000 Ft-os
ajándékutalványokat a
2024-ben belépett
tagjaink között
sorsoltuk:**

**Sándor Balázs
Kaposvár**



**Orsós János
Siófok**



**Szalóki Rajmund Dominik
Kálkápolna**



**Menyhért Ernő
Jászboldogháza**



Megnyugtató döntést hozott az Alkotmánybíróság az egészségügyileg alkalmatlan munkavállalók sorsával kapcsolatban

Döntött az Alkotmánybíróság: nem jogszerű fizetés nélkül tartani azokat a munkavállalókat, akik a megromlott egészségi állapotuk miatt nem dolgozhatnak és kifárasztásukkal végeredményben arra ösztönöznék őket, hogy saját maguk mondjanak fel!

A Munka törvénykönyve (Mt.) lehetőséget biztosított arra, hogy a munkáltató ahelyett, hogy az egészségileg alkalmatlan munkavállalóknak végkielégítés fizetésével felmondott volna, nem fizetett távollétre helyezte őket. Ebben a méltatlan helyzetben a munkavállaló semmilyen juttatásra nem lehetett jogosult: sem munkabért, sem távolléti díjat, sem állásidőre járó juttatást nem kapott, a munkáltató pedig ezen összegeket megtakarítja.

Az ilyen kiszolgáltatott helyzet egyértelmű következménye, hogy a munkavállaló új munkalehetőség után néz és továbbáll, így munkaviszonyát saját maga megszünteti, ilyenkor azonban elesik az őt munkáltatói felmondás esetén megillető juttatásoktól (végkielégítés és felmondási időre járó távolléti díj)

Az Alkotmánybíróság határozatában kimondta, hogy „a munkavállalónak az adott munkaköre ellátására egészségi okból való alkalmatlansága esetén a munkáltató általános foglalkoztatási kötelezettsége változatlanul fennáll”, továbbá a bírói testület megsemmisítette az Mt. azon részét, amely szerint nem illeti meg távolléti díj – és minden egyéb azzal járó juttatás sem – azt a munkavállalót, aki korábbi munkaköre ellátására egészségi okból alkalmatlan.

Az egészségileg alkalmatlan munkavállalók sorsát tehát a munkáltató a továbbiakban a munkaviszony felmondásával és az őt juttatások kifizetésével történő megszüntetésével kezelheti, semmiképpen sem őket nem fizetett státuszban tartva, abban bízva, hogy ha a dolgozó fizetést nem kap, akkor előbb-utóbb úgyis felmond...

Az Alkotmánybíróság döntése előremutató és a munkavállalók számára kedvező irányt jelent, azonban véleményünk szerint az egészségileg alkalmatlan munkavállalók helyzete akkor lehetne teljességgel rendezett, amennyiben a munkavállalónak munkavégzési kötelezettség alóli mentesülése és a munkáltató oldalán fennálló foglalkoztatási kötelezettség közötti összefüggések az Mt.-ben is tisztázásra kerülnének.

Felhívjuk tagjaink figyelmét, hogy amennyiben a fentiekkel vagy az egészségi alkalmatlanság kezelésének munkáltatói gyakorlatával kapcsolatosan kérdésük, illetve kétségük merülne fel, keressék Szakszervezetünket bizalommal a **pvdasz@pvdasz.hu** elérhetőségen.

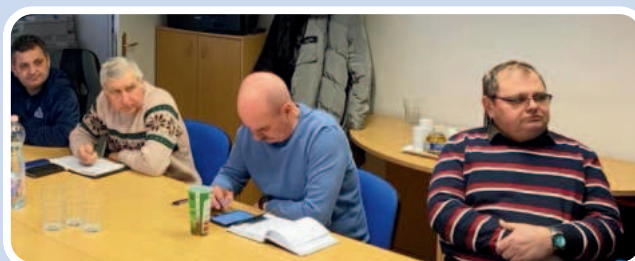
DHB.

Képviselőink munkajogi alapoktatásban részeseültek

Februárban a szakszerveztünk által elnyert GINOP pályázati projekt keretében, egy hosszabb oktatási program első etapjaként négy alkalommal összegyűltek képviselőink, hogy meghallgathassanak egy a színvonalas, színes, életszerű példákkal fűszerezett munkajogi alapképzést. Az előadás alatt -nem véletlenül- tartottuk a MÁV Zrt. Kollektív Szerződés aláírásának 25. születésnapját is.



Dr. Nemeskéri-Kutlán Endre jogi főigazgató úr személye garancia a résztvevők szemében arra, hogy a munka törvénykönyve innentől ismerős baráttá válik számukra. A tudás átadásának eredményessége az előadás végén történő teszt kitöltési eredményein is érezhető volt.



Magyarország vasúttörténete I. rész

A magyarországi vasúttörténet kezdetei a 16. századig nyúlnak vissza, amikor a történelmi Magyarország területén élő német bányászok meghonosították a fából készült nyompályát, a vasúti pálya elődjét. A kötöttpályás közlekedés kezdeteit a bányákban használt fa nyompályája jelentette, amelyen emberi erővel mozgatott csillék közlekedtek. A fapályát a 18. században vasszerkezetekkel erősítették meg, majd vaspályával váltották fel. A vaspályája jelentős tömegű áru mozgatását tette lehetővé, amihez 1767 körül kezdtek lovakat használni. A lóvasút előnye a szekerekhez képest, a kisebb gördülési ellenállás miatt a nagyobb terhelhetőség, a nedvességtől független használhatóság és a könnyebb, jóval simább futás volt. A közforgalmú lóvasutak korai közúti vasutak voltak.

1836-ban a király vasútépítéseket lehetővé tevő törvényt fogadott el, ezt követően heves vita alakult ki az országgyűlésben, hogy a Duna jobb- vagy bal oldali partján épüljön meg a két fővárost összekötő vasútvonal. Végül a pesti oldal mellett érvelők kerültek ki győztesen.

1844-ben kezdődött meg a Pestről induló vasútvonal építése, amelyet Vácig 1846. július 15-én nyitottak meg.

Ezt követte az 1847. augusztus 20-án átadott Sopron-Bécsújhely vasútvonal, szeptember elsejére pedig a Pest-Szolnok 99 km hosszúságú szakasz is elkészült. A vasút hamar gyors fejlődésnek indult, a 19. század ipari forradalmának az egyik legjelentősebb tényezője lett.

1827-1828 között kísérletek folytak a pest-kőbányai lóvontatású lebegővasúttal: 7,6 km hosszúra sikeredett és a következőképpen nézett ki:

Földbe vert bakokra hosszában fektetett gerendákra erősítették a sín párt, amelyen a kocsi négy kereke gurult. A kerekek tengelyére erősítették két oldalt (középen a tartó bakoknak helyet hagyva) a teherhordó részeket, amik „lebegtek” a levegőben (pontosabban: lengtek), de a lóvasúti technológia a hagyományos szállítás konkurenciája miatt nem bizonyult jövedelmezőnek.

Az 1848-1849-es forradalom és szabadságharc leverése és a kiegyezés között a magyarországi vasutakat osztrák és magyar magántársaságok építették.

Magyarországon, akárcsak a világ legnagyobb részén a vasutak különleges engedélyekkel, feltételekkel alapított magánvállalkozások voltak, amelyek működését az állam különféle kedvezményekkel segítette. A magánvasúti korszaknak egy velünk élő emléke a Győr-Sopron-Ébenfurti vasút, amely a mai napig szinte változatlan formában működik, de az igaz, hogy a működését a korábbi modell alapján már a dualista monarchia idején kezdte meg. A kiegyezés évére a hazai vasúthálózat hossza elérte a 2341 kilométert.

Ez nem a csend EVE VOLT!

2024 -ben már hozzászoktunk, hogy napi szinten rólunk szóltak a hírek, mindennap történik valami.

Elengedtük a „hőségpénzmalórt”, átvészeltük a csomópontok megszüntetését, a szakaszok összevonását, vártuk a pályavasúti igazgatóságok sorsának alakulását, új vezérigazgatónk lett, elköltöztették a Könyves Krt-ról az összes munkavállalót, megszűnt a home office.

Még nem értünk a végére, a történet folytatódik..

Az ország régi nagynevű famíliájának, a Mávéknak évek óta szétszéledt tagjai most összejöttek egy közös partira az ebédlőben gyülekeznek, kíváncsian figyelik egymást.

A nagy Efkágé leány, a kis Káefvéskével visszatértek a Mávanyú kebelére, aki megbocsájtóan ölelte át őket. Urizálásból magyarosították eddigi nevüket Pályaműködtetésizéértére, ettől most úgy érzik, finoman elegánsnak tűnnek egyszeriben.

A Mávstartné is üdvözölte a szegény unokahúgait, a csinos Hévecske és a kissé molett Volánka is megérkezett. Nemrégiben új családnevet vettek fel, így most mindannyian a hangzatosabb Személyszállításizéérté vezetéknévvel dicsekedhetnek.

A rokonok összegyűltek, a nagycsalád az asztalnál ül, mellettük már az időközben hatalmassá hízott oldalági rokon az öltönyös Szolgáltatóközpontzéérté úr is ott pöffeszkedett az helyén, neki itt kérem, fontos feladatai lesznek.

Azt gondolnánk, hogy teljes a népes család, de még egy üres hely van az asztalnál. Kire is várnak, kié a gazdátlan szék?



A külföldön élő, tékozló fiú, a tehetős és jó partinak számító távoli rokon, Gyesev úrfi lesz a díszvendég. Rossz nyelvek szerint valamelyik lányra vetette a szemét, de mi tudjuk az igazságot. Régóta kerülgeti a kissé öreg, és legyünk őszinték- jelenleg nem a legjobb formáját mutató Mávasszonyságot. Már többször megkérte a kezét, de eddig kosarat kapott. „Megbízható forrásból” hallottuk, hogy az események felgyorsultak, megtörtént a lánykérés, már igent mondott a leendő ara és nyáron meglesz a hetedhétországra szóló lagzi is.

Vajon mi lesz a nászajándékkal, mennyi lesz a hozomány, és ki, mit nyer ezzel a friggyel? A jövőendő férj a fele királyságot, a nyugati vármegyéket szeretné, annak az összes házanépével és területével együtt. Új címer, új libéria lesz eztán, akárki meglássa. A lakók kapkodják a fejüket mi lesz most velük? Félnek, bizonytalanok, és ahogy ilyenkor ez lenni szokott, különböző rémhírek ütik fel a fejüket. Megtűri-e őket az új gazda, na és mennyi lesz a fizetség? De a jövőendő ara szégyenlősen mosolyog, tőle aztán nem lehet megtudni semmit.

Várjuk a hírnököket, akik hozzák a pecsétes levelet, hogy végre mindenki megnyugodjon.

A mesének még mindig nincs vége...



Konyhatündér receptje:

házi
patika



Ha szereted a csípős ízeket, akkor nem nagyon lesz gondod a meghűléssel és a vele járó tünetekkel. Amikor úgy érzed, hogy közeleg valamilyen jellegzetes téli betegség, egyszerűen csak fogyasztd kedvenceidet, a megszokottnál kicsit erősebb változatban, szinte biztosan elűzik a bajt. A csípős paprikában rejlő hatóanyagok picit a fájdalmat is csillapítják és segítenek, hogy felszakadjon, aminek fel kell szakadnia.



Ha meghűléses beteg van a családban, valamelyik nagyszülő biztosan valamilyen fokhagymás megoldást fog javasolni, nem ok nélkül: vírusok, baktériumok ellen hatékonyan veszi fel a harcot, tömve van c-vitaminnal és ásványi anyagokkal, erős antioxidáns hatással bír és még számtalan pozitív hatása van a szervezetre. A leghatékonyabb nyersen, vagy egy kis mézzel elkeverve fogyasztani, de ha ezektől a hideg ráz, akkor készíts belőle levest.



A brokkoli kész főnyeremény, ha természetes módszerekkel szeretnéd elűzni a betegségeket. A vitaminokkal és ásványi anyagokkal teli növényből rengeteg finomságot készíthetsz, arra ügyelj, hogy inkább ropogós maradjon kicsit a zöldség, mert akkor nyerhetsz ki belőle minél több vitamint.

rakott brokkoli

SAJTAL

Hozzávalók:

- 500 g brokkoli
- 10 dkg Cheddar sajt
- 2 dl tejszín
- 1 dl tej
- só, bors
- nagyon kevés liszt
- olaj
- zsemlemorzsa



Elkészítés:

A brokkolit szedd rózsáira, és lobogó vízben főzd két-három percet. A sajtot reszeld le. A tejet, a tejszínt és egy icipici lisztet keverj össze, majd add hozzá a reszelt sajtot.

Egy tűzálló tálat olajozz vagy vajazz ki, tedd bele a brokkolifejeket, öntsd rájuk a sajtos mártást, végül pedig szórd meg az egészet a prézlivel. Told előmelegített sütőbe, és 20 perc alatt sütsd készre.



Úton, nemcsak

VASÚTON

Ahol a csend lakik...

A fővárostól 75 km-re fekvő Majkpusztára az 1730-as évek közepén telepedtek meg a kamalduli rend hallgatási fogadalmat tett remetéi. Az Európában egyedülálló módon fennmaradt épületegyüttes az erdő közepén a Majki tó közelségében fekszik. A fallal körbezárt terület apró házai arisztokrata családok adományaiból épültek, donációjukat a házak főhomlokzatán látható családi címerek jelzik. A 17 házból napjainkban 3 ház látogatható. A kolostorban korhű módon berendezett helyiségeken keresztül megismerhető a remeték valódi élete. A cellaházakban egy-egy szerzetes élt, aki a naponta előírt kötelező imákat ugyan hangosan mondhatta el, de a nap többi részében tartózkodnia kellett a beszéd nélkül.

Egymással csak a szentmiséken és a fő ünnepeken, a közös étkezéskor találkozhattak. Beszélniük – az előjárójuk engedélyével – évente két alkalommal (húsvét és karácsony), három-három napig lehetett.

A rend önfenntartó volt, a földművelésből és jótékonyági adományokból élt.

A néma barátok csak rövid ideig élhettek Majk-pusztán, mivel 1782-ben II. József császár feloszlatta a császárság és királyság területén működő rendek többségét. A szerzetesek egy része Magyarországon maradt, néhányuk azonban Olaszországban folytatta működését. A rend a mai napig fennmaradt, hazánktól legközelebb Lengyelországban élnek még szerzetesek.

Forrás:majkiremeteseg.hu

II. RÁKÓCZI FERENC ÉS A KAMALDULIAK

A szabadságharc bukását követően, 1715 és 1717 között a Párizshoz közeli Grobois település kolostorában élő kamalduli szerzetesek vendége volt II. Rákóczi Ferenc. A fejedelem megnyugvást talált a kamalduli kolostor falai közt, szívét pedig – a végakarátának megfelelően – a kolostorban temették el.

A grobois-i kolostor sajnos a II. világháború pusztításában megsemmisült, így ma már nincs meg a fejedelem szívének hamvait őrző urna sem. A majki kamalduli remeteségben viszont emléktábla őrzi a fejedelem emlékét.



Szerkesztette: Fehérné Ragcsák Andrea

ROBI KOBOR ROVATA



Meghívást kaptunk a Marosszentannai barátainktól, egy garantáltan havas hétvégére. Ennek a csábításnak végképp nem tudtunk ellenállni, így természetesen örömmel elfogadtuk a meghívást. Magyarországról egy esős, szürke februári csütörtök reggel indultunk el, Marosvásárhely külvárosához tartozó Marosszentannára. Egész úton azon töprengtünk, hogyan is lesz ebből garantáltan hó, mert az országhatárt átlépve a Királyhágó pihenőjéből, a Réz hegység magasabb pontjai fehéredtek csak a hótól Kolozs és Bihar megye határánál a távolban. Késő délután érkezünk meg Marosszentannára, másnap reggel aztán elindultunk Marosvásárhely-Szováta-Korond irányába. Korondon, az Unitárius templom előtt, hirtelen balra fordulva Pálpataka felé tértünk el. Meredek emelkedőn haladtunk felfelé, és egyre fehérebbre és havasabbra változott a táj. Pálpatakára beérkezve, mely egy szórványtelepülés, 30-40 cm friss hó fogadott minket. Hihetetlen volt számunkra, hogy 400 m szintkülönbség, ilyen drasztikus hőmennyiséggel lepjen meg bennünket. Pálpataka végén közel 1000 m magasán egy csodálatos fatörzsből készült kapu mellett haladtunk el, folytatva utunkat. Közel 50 cm-es hóban autóztunk a Görgényi havasokban Bucsin tető irányába. Az út leírhatatlanul gyönyörű volt a szikrázó hóban. A vadászház előtt, ahová tartottunk, autónk a majd 1 méteres hóban elakadt, de

segítségünkre sietett az erdész, aki egy motoros szánnal még néhány száz métert vontatta transporterünket. Sötétedni kezdett, mi pedig gyalogosan tettük meg, a még hátralévő 1km-es utat a vadászházig. Egy csoportba kellett haladnunk, mert közelünkben farkas üvöltését hallottuk. Rá kellett döbbernünk, hogy lemaradni itt életveszélyes. Apró pontok vagyunk mi a természet nagy körforgásában. Megérkezve az erdészházba, természetesen székely szokás szerint a köszöntő ital elfogyasztása után, frissen sült mics és szalonna várt minket. Az erdész barátunk nyomatékosan arra kért bennünket, hogy sötétedés után egyedül senki ne menjen a kerítésen kívülre. Éjfélig beszélgetve, énekelve töltöttük az éjszakát. Néhányszor a farkasok üvöltése hallatszott be az ablakon. Másnap ébredés után csoportosan bejártuk a környék fenyveseit, ahol a medveetetőik feltöltésében segédkeztünk. Kb. 1300 m magasságban -5 fokban, a havas fenyvesek érintetlen vidékén, a 20-30 m magas fák sem voltak ritkák. Sajnos másnap reggel el kellett indulnunk a civilizációba, és fájó szívvel elköszöntünk ettől a csodás zord és mégis nyugodt természetes őszinte világtól.

Mertinkó Róbert



A “Legyél Te is a PVDSz tagja!” nyereményjátékunk iránt mutatott nagy érdeklődés miatt ...



***Nem tehetünk mást, minthogy 2025-
ben is folytatjuk az új belépők és a
már meglévő tagjaink részére
hirdetett nyereményjátékunkat.***

A Pályavasúti Dolgozók Szakszervezetének lapja- Kiadja a Pályavasúti Dolgozók Szakszervezete

Felelős kiadó: dr. Kispál Viktor

Főszerkesztő: Mezei Vera-Tervező-szerkesztő: Mezei Vera

Szerkesztőség: 1141 Budapest Teleki Blanka utca 15-17.

Telefon/Fax/Úz. rögzítő: 06-1/511-8194 Vasútiüzemi tel/Fax/üzenet rögz: 01+81-94, E-mail: pvdshu@pvdshu és info@pvdshu

Internet: www.pvdshu. Meg nem rendelt kéziratokat nem őrünk 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.