



NYÍLT VONAL HÉZAG NÉLKÜL

A Pályavasúti Dolgozók Szakszervezetének Lapja
2024. július– szeptember XXVI. évfolyam 3. szám

Interjú Dobás Lászlóval, a Baross Gábor Oktatási Központ igazgatójával, vezetőjével



Köszöntelek és köszönöm, hogy elfogadtad az interjúra való felkérésünket.

Köszönöm szépen a lehetőséget.

Az első kérdésem az, hogy honnan jött a MÁV, van-e, volt-e a családjában vasutas, vagy csak éppen itt botlottál meg a MÁV előtt, és ez egy hosszantartó botlás?

Hosszan tartó botlás, valójában ez az igazság, hogy hosszsan tartó botlás. Én külső cégtől - egy elég nagy biztosító társaságtól - érkeztem a MÁV-hoz. A saját családom és környezetemben is mindenki azt kérdezte, hogy miért akarok én a MÁV-hoz menni? Engem vonzottak a nagy táblák, a nagy méretek, így kerültem a MÁV-hoz.

Akkor még egyben voltak a cégek?

Igen, akkor még egy cég volt a MÁV és START. Jövőre lesz a huszadik éve, hogy itt vagyok a MÁV-VOLÁN Csoportnál. Nagy kihívás volt az, ami vonzott a MÁV esetében és voltak előnyök és hátrányok is, amikor megérkeztem. A munkakörülmények egészen mások voltak, mint egy külső környezetben lévő piaci cégnél, de az SAP HR bevezetés kapcsán kerültem a MÁV Csoporthoz és itt ragadtam.

Sok területen dolgoztál?

Igen, de leginkább a képzési terület volt az, amivel foglalkoztam. Az SAP HR bevezetés, mint első feladat, aztán a képzés lett az elsődleges területem.

Régebben a BGOK, mint állam az államban egy külön család volt, ezt mai nap még érzed-e, így van-e, erről mondanál pár mondatot?

Onnan kezdeném, hogy amikor ide érkeztem a MÁV-hoz és a képzési területtel kezdtem foglalkozni érdekesnek találtam, hogy a képzés SAP rendszerét úgy alakították ki, hogy volt egyébként egy önálló BGOK, aki ebbe az egészbe nem nagyon folyt bele. Így kerültem a BGOK-s érába, azt mondtam, hogy ezt az egész képzésirendszert olyanná kell alakítani, ahogyan a BGOK működik. Utána jött egy vezetőváltás a BGOK élén és volt egy olyan vezetői szándék, hogy önálló lesz a BGOK, de ez nem valósult meg. Gyakorlatilag önálló alapokra helyeződött a működés és végül kiszervezésre került az SZK-ba. Én azt gondolom, hogy az alapokat mindig is vitte magával a BGOK, kicsit önálló csapatnak tekinthetjük, de azért integrált csapatként működünk a MÁV SZK vállalatában.



Egy sztárral szemben ülök, tudod-e mire gondolok?

Sejtem, hogy mire gondolsz. Ennek az önállósodásnak és ennek a kommunikációjának is azt gondolom, hogy elég magas szinten volt akkoriban a BGOK-nál, nekem meg az elhivatottságom volt magas abban a formában, de azt tudni kell, hogy én mellékszereplőként, gyakorlatilag zászlótartóként indultam azzal a BGOK promóciós filmmel, aztán mire odaértünk a felvétel helyszínére kiderült, hogy nekem kell beállni, de azóta sem bánom.

Mit szóltak ehhez a régi kollégáid, illetve ha valaki megtudja, hogy igazgató úr egy MÁV-os videóban szerepel, szólnak-e valamit?

Nem reklámozom ebben a formában, ha még is előkerül akkor nagy nevetések vannak, hiszen jó pár év eltelt már azóta és az idő megtette a dolgát rajtam is.

A BGOK egy képzőintézmény, mondhatni iskola. Ha iskola, akkor tanárok és diákok, ha diákok, akkor puskázás. Puskázásról tudsz-e valami érdekes történetet mondani?

Amióta iskolák és diákok vannak a puskázás mindig volt, van, lesz. Egyre kifinomultabbak a módszerek, indulva a legegyszerűbb hasmenéses - sokáig kint vagyok a WC-n - kategóriától a bonyolultabb mobiltelefon használatig. A legutolsó digitális eszközökkel elkövetett puskázásnál gyakorlatilag a fülhallgatóba mondott tételek alapján a

fülhallgató másik végén diktálták a kidolgozott tételeket. Sajnos nem lett jó vége, mert kiszúrták, és a kolléga három hónapos felfüggesztést kapott. Azt gondolom, hogy a digitalizációval egyre inkább kinyílnak a tárházak, de minden oktató meg tudja találni azokat a lehetőségeket, hogy ezeket vissza fogja, ha másképp nem a telefonok összegyűjtésével.

Az oktatási képzési rendszer jogszabályváltozás miatt jelentősen átalakult vagy át fog alakulni, MÁV- csoportra hogyan hat ez ki?

Múlt évben indult el a 19/2011 NFM projekt első része, amiben az elmúlt 2-3 év összegyűjtött rendeletváltozásait gyúrtuk egybe, tehát egy elég nagy volumenű változás érkezett meg most idén nyáron. Szerintem az egyik legkiemelkedőbb változás az időszakos oktatásokat érinti, hiszen egy jelentős volumenű óraszámcsökkenés érkezik meg a társaságokhoz, de az óraszám csökkenés egy erősebb társasági felelősséggel is jár. A rendelet nagyon sok jogot és kötelezettséget visszaad a társaságok számára, tehát felelőségek is visszaosztásra kerülnek.

Azt gondolom, hogy nagy eredmény az, hogy a képzési programok tekintetében sikerült előre lépni. Sok képzésnek sikerült áttekinteni a tudás- és ismeret anyagát és a fókuszát áthelyezni arra, hogy mi a munkakör tevékenysége és sok olyan témát levágni, amire számukra nincs szükség. Azt gondolom, hogy az oktatói erőforrás hosszú távú biztosítása érdekében is történtek lépések - a régi rendelet alapján minden elméleti oktatót a KTI-hez delegáltunk kiképzésre - amiért én régen elég hangosan kiabáltam. Gyakorlatilag kimondhatjuk, hogy a közlekedésben a BGOK a legnagyobb szereplő, ahol saját főállású oktatóinkat saját magunk képezzük. Sikerült azt is végig küzdeni, hogy külön engedéllyel képezhetünk már saját oktatót, ezt én eredménynek tartom és ebben a formában számos apró kis rész került még a helyére. Talán kiemelném még, hogy a RailCargo esetében egy új képzési program, új vizsgatípus megjelenítését. De összességében azt gondolom talán, hogy az időszakos oktatás a legkiemelkedőbb, amin most is dolgozunk, hiszen az idei évben is alakul egy kicsit az oktatási ütemterv, de valójában a társaságok számára a jövő évtől fog ez oktatási költségcsökkenést és oktatási volumen csökkenést eredményezni.

Örömmel hallok a kollégák nevében is, hogy az oktatási anyagok mennyisége csökkenni fog, különös tekintettel arra, ha azok az anyagok vagy azok egy része fog csökkenni, amit a munkavégzés során nem használnak. Természetesen van, amit nem lehet kivenni a tananyagból, de régóta sérelem, fájdalom, hogy miért kell olyat tanulniuk amit nem fognak soha hasznosítani.

Amiről viszont nem beszéltél és legalább ekkora hatással lesz az oktatásra, az a digitális oktatás, e-learning, erről még mondanál valamit? Hogy látjátok, minden oktatást fog érinteni, vagy nyugodjanak meg az emberek, fognak azért egymással találkozni?

Még mielőtt a digitalizációra áttérnénk, a tudás- és ismeretanyag mellett kiemelném, hogy a vizsgáztatás módszertanában is történtek változások. Az a 7-8 óras régen forgalmi szolgálattevők esetében kézzel írott papíralapú vizsgáztatás hamarosan a feledés homályába merül. Szóbeli vizsgákön gyakorlatorientált vizsgáztatást fognak tartani a vizsgabiztosok, az írásbeli vizsgák során pedig nagyon sok vizsgatípus esetében teszt alapú, papír alapon megoldható gyorsabb vizsgamódszertant alkalmazunk. Évek óta küzdünk ezért, de be kellett látni a társaságoknak, a KAV-nak, a KTI-nek, hogy menni kell előre ebben a rendszerben, mert sajnos azt kell látni, hogy a beérkező fiatalok, akiket képzünk, egyre kevésbé tudnak írni, a vizsgabiztosoknak is egyre nehezebb kisilabizálni a leírt válaszokat.

A digitalizáció gyakorlatilag az idei évünk fő fókuszja, 2023.08.24-én jelent meg a 396-os számú kormányrendelet, ami ebben a formában az állami tulajdonban lévő társaságoknak előírta, hogy a képzéseit és különös tekintettel az elméleti képzésekre, digitális zárt rendszerű távmenedzsment rendszerben kell oktatnia. Magyarra lefordítva, digitális tananyaggal kell oktatni a munkavállalókat. A rendelet megjelent és mi nem rendelkezünk a felnőttképzési törvénynek megfelelő rendszerekkel, és azért legyünk őszinték, a vasúti szakma tekintetében digitális e-learning tananyagok elég minimálisak. Ennek a helyzetnek egy megoldását az idei évben elkezdjük felgöngyöltetni, beszereztük a rendszereket, tehát 2024.07.01-től már akkreditáltan megfelelő zártkörű távmenedzsment rendszerünk van, és van egy új képzésmenedzsment rendszerünk is az f-KRÉTA.

Az új képzések már ezekben a rendszerekben indulnak, de nem ezek a legfontosabbak, hanem a digitális tartalom. Digitális tartalommal azt vállaltuk most, hogy minden, ami rendelkezésre áll, legyen az egy oktatói ppt, amit átalakítottunk (és futhat ebben a környezetben), vagy a BGOK által régebben létrehozott tananyagok, ezeket minden induló tanfolyamunk esetén – témánként – hozzárendeljük a hallgatóknak. Tehát ha most indul a BGOK-ban egy képzés az azt jelenti, hogy mindenképpen van egy f-KRÉTÁS hozzárendelés, és valamilyen formában kap digitális tartalmakat is a hallgató.

Az egy másik kérdés, hogy egyelőre nem tudunk mindent lefedni, mert nagyon-nagyon szerteágazó a vasúti szakmának a tudás- és ismeretanyaga. Legalább 3-5 év mire elérünk egy olyan szintet, hogy valamennyi képzési tartalomhoz tudunk digitális anyagot biztosítani. Szeretném hangsúlyozni, hogy nem tudunk vasutas szakmát csak digitálisan képezni. Vasutasokat nem lehet csak e-learninggel képezni, az viszont igaz, hogy digitális tartalmakkal együtt kell. Ennek érdekében tananyagfejlesztési szerződésen dolgozunk, hogy a saját oktatóink is tudjanak digitális tartalmakat készíteni, hiszen ebben van egy nagy potenciál, másrészt pedig saját tananyagfejlesztőkkel is rendelkezünk, akik várhatóan folyamatosan dolgoznak ezeken. Még egyszer hangsúlyozom, hogy 3-5 év szükséges ennek a kialakításához. Még egy utolsó gondolat ehhez, hogy ne legyen egyszerű, mert lehet, hogy digitálisan fejlesztünk egy tananyagot és elindítjuk, de a vasúti szakmában a hatósági képzésekhez a hatóság által akkreditált tartalomra van szükség. Jelenleg pályázati kiírás alapján lehet ezekre anyagot benyújtani.



Jelenleg folyamatban van egy ilyen tartalmunk akkreditációja, elviekben a napokban választ kellene kapnunk, hogy meg kapjuk-e az akkreditációt.

Az idei évben már van egy tananyag és ez az egyetlen zászlóshajónk, mert az F1-es tananyag megkapta akkreditációt, tehát van egy F1-es e-learning tananyagunk, ami már bevethető a képzéseken. Van mit tenni, mert itt van még nekünk az F2, E1, E2 és lehetne itt még sorolni, ezen dolgozunk. Ezen túl még nagyon fontos az eszközök biztosítása. Lehet tananyagunk, lehet keretrendszerünk, de hogyan lesznek ehhez a munkavállalóknak eszközei?

A DTK projekt keretében megy ez digitális fejlesztés, ennek a feladata volt, hogy javaslatot tegyen a PIB számára. A javaslat hároméves időintervallumról szól és három fő eszközellátást jelölt meg a projekt. A BGOK újfelvevő munkavállalókat képez, a munkavállalók esetében a képzéshez tabletek beszerzését javasoltuk. Örömmel jelzem, hogy ezeknek a tableteknek az első kontingenst megérkezett, tehát 300 tabletet átvettünk a múlt héten, ezek már hamarosan elkezdik a munkájukat a képzéseinkben. Csomópontonként OPEN DOOR termék és OPEN DOOR platformok kerülnek kialakításra, valamint mobil eszközök, mobiltelefonos eszközök bővítését javasoltuk.

Ez az OPEN DOOR mi, ha valaki nem tudná?

Az OPEN DOOR helyi kihelyezett gépek, amelyen a számítógépes helyszínt biztosítja a társaság, gyakorlatilag itt elérhetővé válik az e-learning portál.

Tehát kvázi akinek nincs gépe el tud ide jönni?

A javaslatot elkészítette a projekt, de a PIB még nem döntött, hogy így kell-e a végrehajtani. A projektnek nincs ráhatása arra, hogy egyes társaság mit szerez be, tehát mennyi mobileszközt, vagy hány OPEN DOOR termet készít fel. Mindenki a saját útján megy, úgy ahogy mi is a BGOK-ban elkezdjük a tabletek beszerzését, úgy tudom, hogy az OPEN DOOR termeknek a kialakítása is folyamatban van. Mobiltelefonok tekintetében pedig úgy tudom, hogy elég nagy lehívások kezdődtek meg, elindultak az eszközbiztosítások, de ennek a megvalósítása is egy-két évet igényel.

A tananyag rövidítésben ki volt a legnehezebb partner

a munkáltató, a KAV, a KTI vagy a minisztérium, vagy mindenki konstruktívan állt a kérdéshez? A kérdésnek az az alapja, hogy már régóta alulról jövő kezdeményezés, hogy egyszerűsítsük a tananyagot.

Konstruktív hozzáállás volt minden terület részéről, de azért azt kell megjegyeznem, hogy többkörös egyeztetés zajlott a KAV, a KTI, a hatóság és a munkáltatói oldal részéről. Több egyeztetésre volt szükség a tevékenységek pontos elhatárolása és, hogy ki miért felel az utasítások szerint ezzel kapcsolatban. Nem volt egyszerű, de azt gondolom, hogy konstruktív megoldások születtek.

Ezáltal, hogy a digitális oktatásra állunk át, vagy nagy részt arra tendálunk, érintheti az akár a BGOK épületét, akár BGOK által bérelt ingatlanokat? Egy időben terjeszkedtek nem tudatuk hol oktatást biztosítani, nem volt annyi tanterem, ez most visszahúzódtást jelent, vagy változatlan terem kihasználtságot?

Várhatóan kihasználtság csökkenést tervezünk. Jelenleg a képzési volumen miatt külső helyszíneken, tehát nem MÁV-os ingatlanokban is bérlünk termeket, ezeknek a hosszú távú leépítése várható. Ez akkor látszik majd, amikor a megrendelők tervezik a képzéseket, de egyébként azzal tervezünk, hogy várhatóan kapacitás csökkenés kell a termekben.

Köszönöm az interjút!

Dr. Kispál Viktor

Egy perces kérdezz, felelek:

Budapest vagy vidék?

Budapest.

Sör vagy bor?

Sör.

Pihenés tekintetében tél vagy nyár?

Nyár.

Francia- vagy magyar konyha?

Magyar konyha.

Mozi vagy színház?

Színház.

Végül egy érdekes kérdés, tanár vagy diák?

Tanár.

Szervezeti hírek Júliális a Vasúttörténeti parkban!

Az idén már a második PVDSz júliálist tartottuk. A júliusi hőség ellenére ismét a sátorban vártuk az odalátogató tagjainkat, családjaikat. A tavalyi bográcsban készült lecsó nagysikerén felbuzdulva úgy döntöttünk, hogy nem változtatunk a recepten és a menün sem. Reggel 8-kor már mindenki kivette a részét az előkészítő munkából, pucolt, aprított szorgosan. Újra rotyogott a szalonna, hagyma, paprika, paradicsom elegye a kondérban. Hiába az ebédjegyek tömkelege, amit a vasutasok előre igényelhettek, -azon kívül is volt választék bőven a park területén, hiszen sokfelé főztek jobbnál jobb ételeket -ennek ellenére nálunk mégis gyorsan ürült a hatalmas edény. A későn érkező tagunknak és családjának már az üst aljából kotortuk ki a maradékot. Meglepetéssel is készültünk, melyet minden látogatónak el is osztogattunk. Jó hangulatban telt a nap, sok régen látott ismerőssel találkoztunk.



Sokan érdeklődtek, hogy mi lesz a meglepetés, amit a hirdetésben ígértünk. Az ital, amit osztottunk a résztvevőknek 2 ízben volt elérhető, almalé és almafröccs (alkoholmentes változat). A különlegessége az egyedi embléma, limitált darabszámban.



Reményeink szerint jövőre is folytatjuk ezt a már-már tradícióvá váló programunkat. Szóval, jövőre Veletek ugyanitt találkozunk.

VV.



Szervezeti hírek

Az idei évben úgy hirdetem meg Nyíradonyban a 74. vasutasnapot, hogy ez a Vezénylők & Dolgozók találkozója!

A MÁV Zrt-nél a dolgok olyan sebesen napról napra változnak, mindenki siet haza, a dolgozók sem egymással sem a vezénylőjükkel személyesen nem találkoztak, ezért arra gondoltam a vezénylőinket is meghívom. Rácz Antal tudott jelen lenni.

Mivel 1961 óta július második szombatja már foglalt, (központi vasutasnap) ezért a következő szombatra tettük a rendezvényt. Nagy izgalommal készültünk, a menü sertés-köröm -csülök pörkölt volt és ehhez hidegtálak sütemények tömkelege társult. A pályafenntartás ebédlőjét idén is Murvai Miklós főpályamester úr a rendelkezésünkre bocsátotta, melyet ezúton is köszönök szépen. A déli vonattal megérkezett a vezénylőnk, és Móré Sándor úr is. A talpalávaló zenéről Záma László kollégánk gondoskodott, ami a táncoló lábak számából következtetve, tökéletesre sikerült.

Fehér László Imre kollégánk a szakács tudományát mutatta meg, mely a résztvevők számára maga volt a csoda, ő pedig csak néhány alapanyag megfelelő összefőzésével menyei ételt hozott össze.

Külön köszönet Kegyes Csabának, aki elfogadta a meghívást és fájós lábbal, kerekesszékkal is megérkezett, a felesége Debrecenből hozta el.

Körülbelül ötvenen gyűltünk össze.

Sok kollégánk szolgálatban volt, ezért számukra idén is

küldtünk ételt-italt de a „Jó hangulatból” nem tudtam csomagolni.

Mivel minden esztendőben gond az időpont egyeztetése, ezért úgy döntöttem, hogy a jövőben minden július 3. szombatján tartjuk, aki nem akar lemaradni már úgy időzítse a programjait, hogy akkor szabad legyen. A vezénylő és dolgozó találkozó után kijelenthetjük, hogy máskor is kellene ilyen csapaterősítő összejövetel. Az elejétől jó volt a hangulat, még fotót is alig tudtam készíteni. Egyet tudok javasolni, hogy akit érdekel és szeretne itt lenni jövőre jelentkezzen nálam időben, a szervezés miatt.



Kővári Imre

Komárom

Hagyományokhoz híven idén is a Biztosítóberendezési Főnökség Budapest-Nyugat megrendezte főnökségi vasutasnapot, amely 2024. július 11-én csütörtökön Komáromban a WF parkban tartottunk meg.

Köszönjük a rendezvény támogatását a PVDSz nek. Jövőre folytatjuk!

Vas István
PVDSz képviselő



Kimle

Ugrálóvár a gyermekeknek, sportolási lehetőség a felnőtteknek, és természetesen étel, ital, zene, tánc minden ami a jó hangulathoz kell. Kimlén ismét kitett magáért Gradsack Vilmos tagtársunk és megvillantotta szervezői tehetségét.



Egy számháború története!



2024. július 26-án Lázár János facebook oldalán megjelent egy poszt, melyben az ÉKM miniszter közzétette azirányú tervét, hogy „a hőségre való tekintettel mindenkinek, aki ilyen körülmények között is állja a sarat, megküzd az új bérletek miatt megnövekedett utasforgalommal, a lejárt szavatosságú pálya és járműflotta okozta műszaki problémákkal, és nem utolsósorban a rendkívüli hőséggel,” annak nemcsak erkölcsi, hanem anyagi elismerést fog intézni.

2024. július 29-én egy újabb posztban már konkrétumokat írt. A célszemélyekről, és a jutalomról is „frontvonalban” szolgálatot teljesítő „mozdony- és buszvezetők, jegyvizsgálók, pályamunkások, forgalmisták, karbantartók és szerelők... a MÁV csoport fizikai munkát végző munkatársai” több, mint 33 ezer kolléga, akik 200 000 Ft SZÉP-kártyára történő utalásban fognak részesülni augusztus 15-ig.

A szakszervezetek -miután értesültek a hírről- azonnal tiltakozásba kezdtek. A tiltakozás legfőbb oka az volt, hogy semmilyen egyeztetés nem történt a miniszter nyilatkozata előtt.

Később a munkáltatótól kaptunk egy excel táblát, amelyben a közszolgáltató vállalatok, (úgy mint MÁV-START Zrt., MÁV Zrt., Volánbusz Zrt., MÁV-HÉV Zrt.) fizikai munkakörei voltak felsorolva, 33 226 összlétszámmal. Ők voltak a kiválasztottak, akik a „Hőségpénznek” elnevezett juttatás első „nyertesei” voltak.

Egyértelműen hibásnak és elhamarkodottnak gondoltuk ezt a döntést, és azonnal levélben kértük a minisztert, hogy „tágítsa, minden munkavállalóra a jogosultak körét. Elképzelhetetlennek tartjuk, hogy kiemelve néhány munkakört, -melyet fizikainak minősítenek- igazságos elosztás lenne. Tudjuk, hogy a frontvonalban lévő kollégák szoros szimbiózisban dolgoznak az irányító, ellenőrző és az őket kiszolgáló személyzettel. Akár csak egy fogaskefék is, ami ha hiányzik a gépezetből, akkor az leáll. A leányvállalatok érintettségéről nem is beszélve.

Innentől aztán óriásivá duzzadt a felháborodási lavina. Izzottak a vonalak, jöttek az e-mailek, mindenki próbálta

igazolni azt, hogy az ő munkaköre aztán a frontvonalban van, sőt az irodákban dolgozók légkondicionáló nélkül 30 fokban ugyanúgy szenvednek a hőségtől, mint a szabadban lévő társaik. Kettévált a vasutas társadalom, mint hajdan a Vörös-tenger, -a „fizikaiakra” és az „irodistákra” - közepén a munkáltató tehetetlenül figyelte az eseményeket.

2024. augusztus 02. A miniszter azonban egy huszárvágással „megoldotta a problémát”, újabb posztban üzent a világnak, döntését korrigálja, és várja a szakszervezetek közös javaslatát a kimaradt munkakörökről, mert további 1500 főnek engedélyezné a jutalom kifizetését. Rá húzva ezzel a felelősséget a szakszervezetekre, akik így a 22-es csapdájában érezték magukat. Ehhez a választáshoz segítségül a munkáltató újabb excel táblát küldött, mely már a szellemi munkaköröket tartalmazta, ebből kellett megszűrni 1500 főt. Eleve tudható volt, hogy ilyen kis létszámú munkavállalói kört kiválasztani sehogy sem lehet igazságosan.

Az a helyzet adódott, hogy ugyan a 33 000 fő kiválasztásakor nem volt egyeztetési lehetőség, most a 1500-nál konkrét választ kértek, mintegy válaszul a tiltakozásra. Kényszerpályára léptünk, szorított a kifizetési határidő, fel volt adva a lecke, sértődés, kontra egyeztetés. A levegőben lógott, hogy a szakszervezetek tehetetlensége miatt még azok sem kapják meg a juttatást, akik az első körben is szerencsések voltak és felkerültek a „fizikai” listára. A drámai helyzetben sikerült felülkerekedni a rivalizáláson és minden szakszervezet a saját tagjai érdekeit kiemelve érvelt, kommunikált egymással.

Minden egyes munkakörért harcok folytak a képviselők között. Elkészítettek egy közel 7000 fős újabb listát a bővítési javaslatokkal, bízva abban, hogy belátják ez a szám is jogos kérés lehet.

A minisztérium azonban kemény volt, szinte az utolsó pillanatban döntésre kényszerítette az érdekképviselőket, 1500, vagy semmi. Ez volt az a pillanat, amikor tudomásul vettük bármilyen hatással is lesz ránk, ki kell mondani a végső szót.

Fogni kellett a ceruzát és határozottan kihúzni és kihúzni a javaslatokban szereplő munkakörök több mint három-negyedét.

2024. augusztus 10. Újabb, valahányadik bejelentés az 1500-on felül további 500 fő is szerencsés lesz a leányvállaltok munkavállalói közül. Az előző rendezőelvvvel ellentétben, hogy a munkáltató által nyilvántartott fizikai dolgozók jogosultak nem valósult meg, hiszen a hivatalos fizikai munkakörök száma 1000 fő, vagyis a duplája a meghirdetett létszámnak. Itt aztán megint fogtuk magunkat és született egy válaszlevél a minisztériumba melyben ismét kértük, a létszám bővítését.

Halmazelméletem: Talán ez a sok halmaz nem is fedi egymást? Aki fizikai dolgozó az nem frontvonalbeli, és fordítva, és aki hőségben dolgozik az nem is fizikai, a szellemi dolgozó is lehet a frontvonalban?

Eddig a történet, hiányzik a happy end, jelenleg a szak-szervezetek válasz nélkül, a leányvállaltok munkavállalói pedig pénz nélkül maradtak, bár a 33 000+1500 fő szám-lájára megtörtént az utalás az ígért időben.

Epilógus: Láttam magam előtt a kollégákat, akik előtt felcsillant pár napig a remény, hogy az elmaradt vasutas-napi jutalom helyett most mégis valamit kaphatnak, ami egy kicsit elfeledteti a sok bosszúságot, fáradtságot, hogy nem volt hiába. Most csak sértődött, csalódott, rezignált arcok néznek rám és szomorú, beletörődő hangokat hallok.

Az jutott eszembe, ha ezt a pénzt, -vagy akár kevesebbet, de mindenki- minden munkavállaló vasutasnapon megkapja, mennyivel jobb hangulatban telt volna az augusztus.

VV.

Congratulations

2024 –ben is a MÁV-VOLÁN-csoport kitüntetésben részesítette azon munkavállalóit, akik kiemelkedő teljesítményt nyújtottak a vállalat érdekében.

Külön szeretettel gratulálunk ezúton is minden érintett Tagtársunknak.

E jeles alkalomból gratulálunk **Kővári Imre** tisztségviselőnknek, akinek több évtizedes munkája nemcsak a munkáltató által lett elismerve, hiszen Igazgató dicséretet kapott, hanem lakóhelyi közössége is méltatta, egy „Díszokleveléllal” amelyben a hagyományápoló, segítő-

tevékenységét köszönték meg a Magyar Olimpiai Bizottság, és a Magyar Olimpiai Akadémia.

A kitüntetések átadásának egyidejűsége miatt, ezt helyette felesége, Évike vette át.

Büszkék vagyunk Rád Imi!



Akikre büszkék vagyunk!

VOKE

Szolnoki Vasútmodellező Klub

A klub 2008 decemberében alakult és a mai napig töretlen lendülettel vasútmodellezünk. Tagjaink száma az alakuláskor 10 fő volt, jelenleg 26 fő, akik 9-től a 99-ig minden korosztályt képviselnek. Szolnokon addig -az igen jelentős vasúti kapcsolat ellenére- nem volt vasútmodellező klub. Ezen kívántak változtatni az alapítók, az idén 11 éves klub eddigi története alapján sikerrel.



Eleinte a „klasszikus” terepasztalainkat építettük analóg vezérléssel, majd tíz éve elkezdtek a ma is látható terepasztal rendszerünket összeállítani, amely már a mai kor kihívásainak megfelelően digitális vezérlésű. A digitális vezérlés ez esetben annyit tesz, hogy a mozdonyoknak már hangjuk is van, élethűen gyorsulnak és lassulnak, programozhatók a különböző tulajdonságaik. A klub tagjai elkötelezett hívei a digitális vezérléssel épült H0 (ejtsd: há nulla) Magyar modulszabvány alapján épített terepasztal készítésének, csinosításának illetve továbbépítésének. A modul terepasztal jelenleg több mint 60 m hosszú, digitális vezérléssel felszerelt 1:87 méretarányú, H0 építési nagyságú.

Fontos feladatunk mindezek bemutatása az érdeklődő látogatóknak.



Ezidáig sok sikeres kiállításon szerepeltünk. Többek között visszatérő kiállítók vagyunk az Aba-Novák Agórában rendezett Országos Vasútmodell Kiállításon, Szolnok Város Napja rendezvényein, Békéscsabán, Szegeden illetve az ország több pontján is.

Akik érdeklődését felkeltettük azok idén láthatnak bennünket:

- október 26-27. VOKE Csomóponti Művelődési Központ, Szolnok Jubileum tér 1/a,

- november 29. - december 01. Szegedi Vasútmodell Kiállítás, Szent-Györgyi Albert Agóra, Szeged.

További információk: <https://www.facebook.com/szvmk>



Pócsay Imre Tibor

Történetek, érdekességek a vasút világában, a világ vasútjain

Biatorbágyi vasúti viadukton áthaladó vonat története...

A biatorbágyi merénylet (korábban torbágyi merénylet) 1931. szeptember 13-án történt, amikor az ekkorra már jól ismert merénylő és csaló, Matuska Szilveszter felrobbantotta a biatorbágyi vasúti viadukt déli vasúti pályájának egy részét. Az érkező vonat a mélybe zuhant 22 ember halálát okozva. Habár az elkövető kilétével valószínűleg tisztában voltak a hatóságok, a merényletet a Horthy-rendszer politikai célokra használta: statáriumot vezettek be Magyarországon és a merénylet vádjával koncepciós perekben kommunistákat ítélték halálra és végezték ki.

A tettes kb. 1,5-2 kg tömegű robbanóanyagot használt, amit előre a helyszínre vitt. A robbanóanyag nem a vágányon áthaladó mozdony alatt robbant fel, mint azt korábban feltételezték, hanem a Budapest–Hegyeshalom–Rajka-vasútvonalon Bécs felé közlekedő nemzetközi gyorsvonat második és harmadik kocsijának áthaladása között, a sín terheletlen állapotában. Emiatt a megszakadt vágányrészen nagy sebességgel áthaladó gyorsvonat mozdonya és az utána besorozott poggyászkocsi, négy személy- és egy hálókocsi kisiklott, és a mélybe zuhant. A szétszakadt vonat többi kocsija sértetlenül a vágányon maradt. A halottak között volt a vonat tíz emberből álló személyzetének négy tagja is: a 301 001 pályaszámú mozdony vezetője, fűtője, a vonat főkalauza és kalauza.



Kroll Ferenc (1908–1942) vasúti tisztviselő-gyakornok vette észre először a szerencsétlenséget. Őt a torbágyi vasúti állomás épületében a robbanás dőreje riasztotta fel

álmából, magára kapkodta ruháit, lecsatoltatta a Bécs felé éppen akkor befutó expresszvonat mozdonyát, és a hídhöz szaladt. A szerencsétlenül járt gyorsvonat néhány hátulsó kocsija, amelyik leszakadt a szerelvényről, a hídon maradt. Kroll Ferenc, mikor odaért a tragédia helyszínére, észrevette, hogy az oszlop tövében papírlap feküdt, melyen két kő volt. Valaki odatette a papírlapot, és azért helyezte rá a köveket, hogy a szél el ne fújja., mikor odaért a tanúvallomásának során, kivette zsebéből a levélborítékot. Ez a levélboríték és a rajta lévő szöveg volt a „nyom”, amelynek alapján Hetényi és a rendőrség politikai osztályának többi embere azt mondta: „kommunisták robbantották fel a hidat”.



A roncsok alatt Morvay Alajos mozdonyvezető holttestét úgy találták meg, hogy keze a fék fogantyúját szorította. Bebizonyosodott, hogy a kisiklást észlelve azonnal lefékezte a vonatot, s ennek köszönhető, hogy a szerelvény hátsó kocsijai a vágányon maradtak. Mindössze öt másodperc ideje volt arra, hogy valamit reagáljon az eseményekre, és sikerült neki. A mozdony ekkor már valószínűleg a levegőben volt ugyan, de a masinista még be tudta húzni a vészféket, ami a szerelvény minden tengelyénél fékhatást idézett elő. Ennek köszönhető, hogy a hatodik koci mögött elszakadt a csatolás, és a szerelvény vége a síneken maradt. Nemcsak azok életét mentette meg, akik az utolsó hat kocsiban utaztak, de azokat is, akik a viadukt alá zuhantakon tartózkodtak, hiszen a fékhatásnak köszönhetően nem zuhant rájuk további hat vasúti koci is. Összesen kilencvenhárom ember életét mentette meg.

A merényletet az akkori Károlyi Gyula-kormány egy nagyobb kommunista terrorhullám kezdetének hitte, és ezt az eseményt használta fel arra, hogy a kommunisták akkor illegális tevékenysége ellen fellépjen. A nyomozás azonnal igen nagy erővel indult meg. A merénylet másnapján országos statáriumot vezettek be, amit egy hét múlva, szeptember 20-án kiterjesztettek minden államellenes szervezkedéssel gyanúsítható személyre. A gyanú végül Leipnik Márton „hírhedt kommunistára és bandájára” terelődött. Addigra azonban a biztonság kedvéért számos más kommunistát is letartóztattak.



Matuska Szilveszter

Később Bécsben kipattant a váratlan hír, hogy a merényletet egy ottani magyar kereskedő, Matuska Szilveszter vállalta magára. Matuskát október 7-én tartóztatták le az osztrák fővárosban, ahol bíróság elé állították és hat évi börtönre ítélték. Magyarországon távollétében először halálra ítélték, majd büntetését életfogytiglanra változtatták. Matuska a váci fegyházban töltötte börtönbüntetését, amikor is 1944-ben, a Vörös Hadsereg bevonulásakor a zűrzavart kihasználva megszökött, eltűnt.

A biatorbágyi merénylet után bevezetett statárium Matuska letartóztatása után is fennmaradt. Az illegális KMP 1932 júliusában letartóztatott, ismert tagjait, Sallai Imrét és Fürst Sándort is erre hivatkozva állították statáriális, koncepciós bíróság elé, ítélték halálra és végezték ki 1932. július 28-án.

Korabeli, széles körben elterjedt gyanú szerint a merényletet valójában Gömbös Gyula honvédelmi miniszter szervezte Horthy Miklós kormányzó jóváhagyásával. Gömbös és Horthy e nézet szerint a szükségállapot kihir-

detése révén akarták hatalmi pozícióikat megerősíteni Károlyi Gyula miniszterelnökkel szemben. Egyes történészek ma is ezen a véleményen vannak, és Matuskát csupán a merénylet egyik résztvevőjének tartják, aki később hajlandó volt mindent egyedüli tettesként magára vállalni. Bár konkrét bizonyítékok nincsenek, ezt a véleményt a merénylet és a későbbi kivizsgálása körüli számos furcsaság támasztja alá. (Az I. osztályú utasok jegyét egyes vélemények szerint nem adták ki a vonatra. A titokzatos kommunista levél elhelyezése a helyszínen. A kétméteres pokolgépet egyedül hogyan vitte a helyszínre és töltötte meg ekrazittal Matuska? Matuska enyhe bécsi ítélete és elmebetegként való kezelése, noha nem volt az. A kommunisták ellen azonnal meginduló országos hajtvadászat előre kidolgozott forgatókönyv szerinti lefolytatása.)

Elég erősen ellentmond ennek a feltételezésnek azonban az, hogy egy korábbi németországi és ausztriai vasúti robbantásnak is ő volt a tettese.

Egyébként kétszer is feldolgozták filmben a viadukt történetét. Először Várkonyi Zoltán 1959-ben *Merénylet* címmel, majd másodszor Simó Sándor 1982-ben *Viadukt* címmel.

A következő számunkban bemutatjuk a tervezéssel, építéssel kapcsolatos előzményeket, a különleges vasúti hídról, mivel a vasútvonal évtizedek óta elkerüli ezt a szakaszt, a viadukt napjainkban sétányként, Budapest-Balaton kerékpárút részeként és kilátóként is üzemel, természetesen a túrázók nagy örömeire.



Forrás: wikipedia.org

Események, ünnepek, jeles napok a második negyedévben!

Július 30 a Barátság Világnapja

A Barátság Napjának ötlete nem új keletű, gyökerei az 1950-es évekre nyúlnak vissza. Az első hivatalos kezdeményezés Paraguayban történt 1958-ban. Dr. Ramón Artemio Bracho, egy paraguayi orvos, és barátai javasolták a "Nemzetközi Barátság Nap" (Día del Amigo) létrehozását, hogy hangsúlyozzák a barátság fontosságát. Az ötlet célja az volt, hogy a barátság révén erősítsék a békét és a harmóniát az emberek között.



Dél-Amerikában, különösen Argentínában és Brazíliában, a Barátság Napja gyorsan népszerűvé vált. Argentínában például július 20-án ünneplik a barátság napját, és ez az esemény széles körben elterjedt az 1970-es években. Enrique Ernesto Febraro, egy argentin orvos és tanár, az Apollo 11 holdra szállását inspiráló eseményként használta fel a Barátság Napjának népszerűsítésére. Az ENSZ hosszú évek során felismerte a barátság jelentőségét, de csak 2011. április 27-én fogadta el a július 30-át a Barátság Világnapjának. Az ENSZ határozatában hangsúlyozta, hogy a Barátság Világnapja célja a különböző kultúrák, vallások és közösségek közötti barátság és kölcsönös megértés előmozdítása. Arra ösztönzi az embereket, hogy ezen a napon ünnepeljék barátságaikat különböző módokon, például baráti összejövetelekkel, ajándékokkal, vagy egyszerűen csak azzal, hogy időt töltenek barátaikkal.

Világszerte különféle programokkal és eseményekkel ünneplik ezt a napot. Sokan ilyenkor régi barátságokat élesztenek újra, új barátságokat kötnek, és külön figyelmet fordítanak arra, hogy kifejezzék hálájukat és szerete-

tüket barátaik iránt. Az internet és a közösségi média elterjedése óta az ünnep globális méreteket öltött, lehetővé téve, hogy az emberek a világ minden tájáról megosszák barátságaik történeteit és emlékeit. Az ünnep hatása messze túlmutat a személyes kapcsolatokon. Ez a nap emlékeztet arra, hogy a barátság ereje és jelentősége univerzális, és hogy a valódi baráti kapcsolatok hozzájárulnak a társadalmi kohézióhoz, a bizalom építéséhez és a világbékéhez. Az ünnep egyúttal felhívás is arra, hogy mindenki aktívan tegyen azért, hogy barátságosabb és harmonikusabb világot teremtsünk. A barátság az emberi élet egyik legfontosabb aspektusa. Az emberi lények társas lények, akik természetes módon keresik mások társaságát, támogatását és megértését.

A barátság egy olyan kapcsolat, amely nemcsak érzelmi támogatást nyújt, hanem lehetőséget biztosít a személyes fejlődésre és a társadalmi beilleszkedésre is akár. Baráti körünk tagjai általában közös érdeklődési körökkel, értékekkel és célokkal rendelkeznek, ami elősegíti a közösségi érzést. A barátság egyik legfontosabb eleme a támogatás. A barátok olyan emberek, akikre számíthatunk jóban-rosszban, akik meghallgatnak minket, és akik tanácsaikkal és bátorításukkal segítenek átvészelni a nehéz időszakokat. A barátságok jelentős szerepet játszanak a stressz csökkentésében is. A barátokkal való együttlét, beszélgetések és közös tevékenységek mind hozzájárulnak ahhoz, hogy elfelejtsük a mindennapi élet nehézségeit és feszültségeit. A barátságok során felszabaduló pozitív érzelmek, mint a nevetés és az öröm, csökkentik a stresszhormonok szintjét a szervezetben. A barátokkal megosztott élmények, a közös tevékenységek és a közösen eltöltött idő mind hozzájárulnak ahhoz, hogy boldogabbnak és elégedettebbnek érezzük magunkat. A baráti kapcsolatok általában hosszú távúak és stabilak, ami folyamatos érzelmi támogatást és boldogságot biztosít. Az emberek gyakran a baráti kapcsolatokban találják meg a legmélyebb és legmeghatározóbb érzelmi kötődéseiket is.

Forrás: unnepek.center.hu

augusztus 05.

a Közlekedési lámpák Nemzetközi Napja

Hallgatók és bölcsek. És mégis nagy szükség van a munkájukra, mivel nagyban befolyásolják a járművezetők és a gyalogosok biztonságát. 150 éve jelent meg az első és azóta is hűségesen szolgálják az embereket, mint megbízható forgalomszabályozók szerte a világon.

Az első közlekedési lámpa feltalálója John Peake Knight nottinghami vasútmérnök volt. A jelzőberendezés hasonlított a vasúti közlekedésben akkor alkalmazott szemaforhoz és éjszakai használatban piros és zöld fényjelzést gázüzemű lámpái biztosították. Az első, három színt használó közlekedési lámpát 1920-ban William Potts rendőrtiszt készítette el Michigan államban, Detroitban. A modern elektromos közlekedési lámpa amerikai találmány, az elsőt Carlton Cole Magee készítette 1932-ben. Itthon, a főváros egyik legnyüzsgőbb csomópontjában, a Nagykörút és a Rákóczi út kereszteződésében állt szolgálatba az első villanyrendőr. Az akkori sajtó figyelemmel kísérte az eseményt, sőt, a későbbiekben is rendszeresen beszámolt a fejlesztésekről. A készülék telepítésének az előzménye, hogy Európában, 1920-ban a londoni Piccadillyn szerelték fel az első forgalomirányító fényjelző készüléket. Berlin 1924-ben követte a példát, a Potsdamer Platzon kezdett működni a rendőrlámpa.

Valljuk meg őszintén, a villanyrendőr, a modern kor gépe. A közlekedési lámpák bővítése és fejlesztése folytatódott, idővel áttértek a távvezérlésű lámpákra, amelyek jelzési sorrendje piros-sárga-zöld volt. Hazánkban 1938-ban elkészült az első oszlopra szerelt berendezés a Szent István körúton, a jelzőlámpás csomópontok száma 1940-ben már elérte a 40-et. A közlekedési lámpákat először 1943-ban, a Szent István körúton hangolták össze. A forgalom irányítását azonban még a második világháború után is évtizedeken át kézzel, irányítórótyókból végezték. Az első vidéki jelzőlámpát 1959-ben Miskolcon helyezték üzembe, az első automatizált lámparendszert pedig 1965-ben telepítették Budapesten.

Manapság el sem tudnánk képzelni a közlekedést nélkülük!

Forrás: wikipedia.org
kreszvaltozas.hu



szeptember 05 a Jótékonyság Nemzetközi Napja

E napot Teréz Anya halálának évfordulóján tartják, célja pedig, hogy felhívja a figyelmet az önzetlen segítségnyújtás fontosságára.

A hazánkban meghirdetett jótékonysági kezdeményezésekhez is bárki csatlakozhat annak érdekében, hogy a rászorulókon segítsen. Ilyen például az önkéntes munkavállalás, ahol a gyerekek gyógyulásáról és jólétéről van szó egy gyermekkorházban (beszélgetés, foglalkozás, rajzolás, játék). A természetesen a véradás, vagy a már feleslegessé vált holmijaink leadása egy arra kijelölt üzletben (könyv, ruha, játék, konyhai eszköz, tankönyv), ami átveszi az adományokat, és csekély, pár száz forintos áron „adja tovább” a betérő, rászoruló vásárlóknak. Az idős és otthonban élő emberek szociális hálójára sok esetben hiányos, ezért is különösen nagy szükségük van a látogatósokra, beszélgetésre, közös játékokra (kártya, sakk), felolvasásra vagy egy kellemes sétára. Talán az egyik legnemesebb módja az önkénteskedésnek a nekik nyújtott segítség.



Ez a nap felhívja a figyelmet a segítségnyújtás fontosságára, amit azonban nem csak ezen a napon, hanem az év minden napján gyakorolnunk kell!

Szerkesztette: Fehérné Ragcsák Andrea

Úton (nem csak vasúton)

2024. július első szombatján tartják székely föld hagyományörző találkozóját a Csíksomlyói nyeregben, az Ezer Székely leány napját. A hit és a hagyomány érvényesülését. Először 1931-ben Csíkszeredában rendezték meg. Pár évig minden évben megtartották, majd a kommunista rezsim betiltotta. A hagyományait el nem feledő székelyek, 1990-ben elevenítették fel újra, megőrizve eredeti hagyományápoló szerepét. 2024 július első szombatja 06-ra esett, születésnapom utáni második nap.



Ezért úgy döntöttünk, hogy az Erdélyi székely barátainkkal itt ünnepeljük meg ezt a napot. Nyikómalomfalván napsütötte reggelre ébredtünk, majd egy gyors szalonmás reggeli után autóba ülve indultunk Székelyudvarhely, Csíkszereda útvonalon a nyeregbe.



Az utunk alatt, a hatalmas zöld fenyvesek kanyarulatába a kék ég és a zöldellő birkanyájjal teli legelők mentén haladva egyre izgatottabbak voltunk, hogy mi vár ránk ezen a napon. A Csíksomlyói Kegyetemplomhoz érve, a templom előtti téren hallgattuk meg a 11:00 órás szentmisét, több száz székelyruhába öltözött résztvevővel. A szentmisét egy csodálatos hangú plébános celebrálta. Ezt követően megkezdődött a székely ruhába öltözött leányok, asszonyok menetelése a nyeregbe. A zöldellő

domboldalon, a székely leányok, színes népviseleti ruhájukba elképesztő látványt nyújtottak a napfényes kék égbolt alatt. A nyeregbe felérve, a Csíksomlyói hármashalom oltára előtt, közösen énekeltük el a Magyar és a Székely Himnuszainkat, majd ezt követően 4 órán keresztül megmutatták milyen a székelyek viselete, közös éneke, imádsága és öröme tájegységünként.



Miközben a tánccsoportok egymás után vonultatták fel műsoraikat, tradicionális árusok mutatták be portékáikat, melyekből a kilátogatók vásárolhattak is. Voltak itt szalmakalapok, székely ruhák, szőttesek, fából faragott játékok és cserépből készült tárgyak, és még minden féle kézműves portéka. Mindenki kedvére válogathatott. Egy nemzet ereje asszonyaiban látható, jövőjét pedig leányai-ban lehet meglátni. Ezt tudták ama 1931 július első szombatján is azok a szervezők, akik egykoron 1000 székely leányt hívtak fel a nyeregbe, hogy egy közös hagyományt kezdjenek el ünnepelni ezzel a rendezvénnyel. Ez a nap bizonyítéka annak, hogy egy nemzetnek nincsenek határai, és több mint 1000 éves múltunkat a zavaros XX. század sem volt képes eltörölni. Délután 16 óra után indultunk le a Nyeregből, ahol egy szép napot töltöttünk el székely testvéreinkkel.

Mindenkinek ajánlom, hogy életében egyszer vegyen rész ezen a rendezvényen.



Mertinkó Róbert

Töltsd ki a www.pvdsz.hu oldalon a dokumentumok menüben található "Tagdíjlevonási kérelmet!"
Juttasd el címünkre:
Budapest 1142 Teleki Blanka u. 15-17.
vagy a pvdsz@pvdsz.hu e-mail címre



Újévi fogadalmunk volt, hogy 2024-ben is újraindítjuk a

"Legyél Te is a PVDSz tagja!"

elnevezésű sikeres nyereményjátékunkat

Csatlakozz hozzánk, ha új belépő vagy, akkor automatikusan részt veszel a sorsoláson melyenen negyedévente egy darab

25 000 Ft-os

vásárlási utalványt sorsolunk ki.

Azon hűséges tagtársaink között, akik már az előző évektől fogva csapatunkat erősítik egy darab

125 000 Ft-os

utazási utalványt sorsolunk ki, így köszönjük meg lojalitásukat!

Aktív szervező munkát végző tagjaink részére extra díjként 3 új tag beléptetése után negyedévente

25 000 Ft-os

utalvány kerül sorsolásra.



Éves megtakarítás akár: 102.800,- Ft



Pályavasúti Dolgozók Szakszervezetének lapja – Kiadja a Pályavasúti Dolgozók Szakszervezete

Felelős kiadó: Dr. Kispál Viktor elnök

Főszerkesztő: Mezei Vera – Tervező-szerkesztő: Mezei Vera

Szerkesztőség: 1142 Bp. Teleki Blanka u. 15-17.

Telefon/fax/üz.rögzítő: 06-1/511-8194, vasútüzemi tel./fax/üz.rögzítő: 01+81-94, E-mail: 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.