

NYÍLT VONAL HÉZAG NÉLKÜL

A Pályavasúti Dolgozók Szakszervezetének Lapja
2024. október–december XXVI. évfolyam 4. szám

Interjú Zlati Róberttel **a Magyar Szakszervezeti Szövetség (MASZSZ) elnökével**



Köszöntelek és köszönöm szépen, hogy elfogadtad a felkérésünket!

Első kérdésem az lenne, hogy hogyan mutatnád be önmagad?

Zlati Róbert vagyok, 56 éves, boldog és büszke nagypapa, több mint 30 éve vasutas. 1991-ben kezdtem az aktív vasúti pályafutásomat, amit a végrehajtó szolgálatban forgalmi szolgálattevőként fejeztem be. 2003. óta dolgozom a Vasutasok Szakszervezetében, ahol jelenleg alelnök vagyok és két éve a Magyar Szakszervezeti Szövetség (MASZSZ) elnöke is. Gondolom ezért készül most ez az interjú. Közben azon gondolkodom, hogy a MASZSZ élére miért kerülhettem? Azt gondolom, hogy talán integráló személyiségnek gondolnak, aki igyekszik higgadtan a szervezet érdekében dolgozni, fellépni és remélem, hogy az elmúlt két

év – hiszen egy év múlva újra választottak – ezt vissza igazolta. Az együttműködés, együtt dolgozás következményeként a szövetségen belül további eredményeket tudunk majd elérni és felmutatni.

MASZSZ elnök, VSZ alelnök, férj, apa, nagypapa, hogy fér be ez mind az életedbe?

Örülök meg nem is a kérdésnek, mert ... azért nem örülök, mert sokan feltételezik, hogy ez elég sok és sajnos igazuk is van, amiért meg örülök, hogy sokakban érzem azt az aggodalmat, - amely indokolt - hogy hogyan fogom mindezt energiával meg egészséggel bírni? Én remélem, hogy egészségi vonalon ennek nincsenek negatív hatásai. A családban, elsősorban a feleségemtől abszolút támogatást élvezek, nagyon jó háttér van, amihez persze nekem is közöm van, remélem. Szakmailag pedig meg vannak a segítők mind a VSZ-ben, mind a MASZSZ-ban. Ez utóbbi fejlesztésén most fogunk dolgozni. A GINOP projektben nyertes pályázat keretében több olyan új munkavállaló érkezhet az apparátusba, akik segíteni fogják a szövetség munkáját és ezzel együtt természetesen az elnökét is.

Sokan nem tudják, hogy mi az a MASZSZ beszélne róla néhány mondatot?

Magyar Szakszervezeti Szövetség Magyarország legnagyobb taglétszámú szakszervezeti szövetsége, konföderációja. A valamikori SZOT átalakulása során létrejött Magyar Szakszervezetek Országos Szövetsége és a rendszerváltáskor újonnan alakult Autonóm Szakszervezetek Szövetségének a fúziójából létrejött konföderáció.

A konföderációhoz - az előzetes egyeztetések és tervek ellenére - a Szakszervezetek Együttműködési Fóruma sajnos nem csatlakozott. Taglétszámunk – nyugdíjasokkal együtt – meghaladja a 100.000 főt. A MASZSZ-nak 28 tagszervezete van. Elsősorban a versenyszférában működő szakszervezetek, de a közsférában, ezen belül a közoktatás és a honvédség, valamint az egészségügy területén is van egy-egy tagszervezetünk. Kifejezetten nagy szövetségi jelleggel működő tagszervezeteink között kell megemlíteni a vasas és vegyész szakszervezetet, ezek mellett a vasutasokat és velük együtt a közlekedési ágazatot, amely szintén egy nagyon-nagy területe a szerveződésünknek. Jelen vagyunk a bányaiparban, a hús- és élelmiszeriparban, a kereskedelemben, a városüzemeltetés és a távközlés területén és elnézést kérek, ha valamelyik szakterületet kihagytam volna a felsorolásból.



Mit csinál egy szakszervezeti szövetség, van értelme ennek a szövetségi rendszernek, felépítésnek?

Meggyőződésem, hogy szükség van rá, hiszen a makró szintű egyeztetésekben történő részvételhez – amelyek ma sajnos igencsak alapjáraton léteznek Magyarországon – szövetségi szint szükséges, hogy a kormányzati partnerekkel lehessen tárgyalni. Magyarországon öt konföderációról beszélünk (van, aki

hatról) és ez megosztja az erőnket. Az, hogy a kevesebb, mint 10 %-os szervezettség, ami a magyar szakszervezeteket jellemzi öt konföderációba oszlik meg ez véleményem szerint gyengít bennünket.

Elsősorban ahogyan említettem a makró szintű egyeztetésben van szerepünk. A pénzügyi keretek által biztosított lehetőségek függvényében feladunk lehetne az oktatás- és képzés szolgáltatás, szakértői támogatás, a közösség-szervezés, kulturális- és sporttevékenység támogatása, bármi amire valamilyen alkalmas volt egy országos szakszervezeti szövetség. Ma az általános taglétszám csökkenés és csekély pénzügyi források mellett a szűkös apparátussal nagyon nehéz olyan munkát végezni, amivel mindenki elégedett lenne, másrészt pedig nem is sikerül pontosan megfogalmazni, hogy a konföderációval szemben milyen szakmai, támogatási elvárásai lennének a tagszervezetnek.

Makró szinten legfontosabb a Versenyszféra és a Kormány Állandó Konzultációs Fórumán történő részvétel, ahol éppen ma írtuk alá, az országos bér-megállapodást, amely egy hároméves programot vetít előre. Ezen kívül az Országos Közszolgálati Érdekegyeztető Tanácsban is részt vesz a MASZSZ, a korábban említett közsférás tagjaink képviselőiben. A konföderáció részt vesz az NGTT (Nemzeti Gazdasági és Társadalmi Tanács) munkájában, amely konzultációs, javaslattevő, tanácsadó testület, a társadalom egészét érintő, általános gazdaság- és társadalompolitikai kérdésekkel foglalkozik.

Régi vasutasok még emlékeznek, hogy áru fuvarozási üzletága is volt még hajdanán a MÁV Zrt.-nek. Azt nem tudom mennyien tudják rólad, hogy a munkaviszonyod a Rail Cargo Hungaria Zrt.-hez köt. Mit lehet tudni, mi van most a privatizált áru fuvarozással?

Valóban a MÁV áru fuvarozási üzletágát 2006. január 01-vel szervezték ki egy önálló vállalatba, az akkori MÁV Cargo Zrt.-be, amely azóta Rail Cargo Hungaria Zrt. lett, melyet 2008-ban privatizált a Magyar Állam.

Egy nemzeti jellegű árufuvarozási magán vasúttársaság, amely osztrák állami tulajdonban van, hiszen az ÖBB a Rail Cargo Ausztrián keresztül vásárolta meg.

Ez a privatizáció az akkori értékét tekintve Magyarország legsikeresebb privatizációja volt. Egy 30 milliárd Ft-os értékű céget több mint 100 milliárd Ft-ért sikerült eladni, ami akkor 40 millió tonnás forgalmat lebonyolító vállalat és abszolút piacvezető, monopol helyzetben lévő vasúttársaság volt. Az Európai szabályoknak megfelelően ez a piac teljesen liberalizált, ma már kb. 40 vasúttársaság van a piacon és a legnagyobb probléma, hogy maga a piac az Európai Unió elvárásainak ellenére nem nőtt, nem bővült csak maga a torta szeletelése folyik. Ma a Rail Cargo Hungaria Zrt. továbbra is piacvezető, de a piaci részesedése az 50 %-ot sem éri el, kevesebb mint 20 millió tonnát fuvaroz. A cég él és működik, sajnos nem sikerül igazán rentábilissá tenni ezt a vállalkozást. A vállalat mérete sajnos folyamatosan csökken, emlékeim szerint 3126 fővel alakult a vállalat, ma kb. 1800 fő dolgozik a cégnél úgy, hogy kb. 350 mozdonyvezető van a társaságnál, akik a kiszervezésnél még nem dolgoztak a vállalatnál. Időközben saját vontatási képességet kialakított a cég. Ha már szakszervezetről van szó, akkor az érdekképviseltek és a munkáltató viszonya szerintem kielégítő, a szociális párbeszéd a MÁV-os hagyományoknak megfelelően jól működik a vállalatnál. Az osztrák tulajdonos amikor megjelent igazi tőkésként próbált fellépni. A külföldi munkavállalókkal szemben megpróbálta megmutatni az erejét, de az erős magyar vasutas szakszervezeteknek, az osztrák vasutas szakszervezet és üzemi tanács segítségével ezt sikerült kordában tartani és így szerintem a kapcsolat normális a tulajdonos felé is.

Még egy utolsó kérdésem van, közeledve az ünnepekhez, mit üzensz a PVDSZ tagoknak, vasutas tagoknak, munkavállalóknak, MASZSZ tagoknak?

Először is a szövetség, a konföderáció a minimálbér megállapodással - amely megszületett és 9 %-os minimálbér, illetve 7 %-os garantált bérminimum növekedést jelent jövő évben - remélem, hogy egy kis ajándékot már letett a karácsonyfa alá. Ezen kívül a vasutasok szűkebb családjában létezik a bérmegállapodás a jövő évre vonatkozóan is, tehát tavalyi ajándék, de idei évre áthúzódik a bérmegállapodás hatása a MÁV-VOLÁN csoportban, ez

is egy kis ajándék lehet a karácsonyfa alá. Ezek nagyon fontos lépések és azt kell elhinni a munkavállalóknak és a szakszervezeti tagokat szeretném erősíteni abban, hogy higgyék el, szakszervezeti összefogás nélkül ilyen mértékű megállapodások nem jöhettek volna létre. Az ünnepek alatt mindenki pihenjen, amennyit lehet, érezze magát jól, minél több időt töltsön a családjával és töltődjön fel. A jövő szakszervezeti és munkahelyi kihívásai nem lesznek kisebbek. Kellemes ünnepeket, boldog új évet kívánok!



Köszönöm az interjút!

Dr. Kispál Viktor

Egy perces kérdezz, felelek:

Bor vagy sör? bor

Balaton vagy tenger? Balaton-felvidék

Budapest vagy vidék? vidék

Autó vagy tömegközlekedés? tömegközlekedés

Pörkölt vagy steak? pörkölt

VSZ vagy MASZSZ? mind kettőben maximalisan szeretnék teljesíteni

"Munkavédelmi országjárás" I. rész

Tagjaink írásbeli panaszait kivizsgálva arra az elhatározásra jutottunk, hogy igény lenne az országban több helyszínen tartott "szemlére" a szakszervezet és a munkáltató képviselőjével közösen. Fel szeretnénk hívni a figyelmet a régóta tartó hiányosságokra, és olyan problémákra, melynek az orvoslása közös érdek. Gyakran az odafigyelés, a megoldás nem pénzügyi kérdés. Arra gondoltunk, hogy talán akik olvassák, majd tollat ragadnak és eljuttatják hozzánk azokat az eseteket, helyzeteket, amelyeknek a nyilvánosságra kerülésével megoldhatnánk és a munkakörülményeink jobbá válnának.



Első útunk a pusztaszabolcsi pályafenntartási szakaszra vezetett, ahol készségesen várt bennünket a munkáltató képviselőjében Kovácsné Bogáromy Éva főpályamester asszony, - akinek ezúton is gratulálunk a kinevezéshez! - A látogatáson részt vett továbbá a Pályavasúti Területi Igazgatóság Budapest részéről Sárkány László igazgató úr is.

Megérkezésünkkel azonnal láttuk, -mert szembejött volt - a telephelyet körülvevő kerítés siralmas állapotát. Tulajdonképpen nincs is semmilyen védelem az épület körül, amely a vagyonbiztonság kockázatát erősen befolyásolja. Emiatt történt valószínűleg a betörés, amelynek következtében az ott tárolt kisgépeket eltulajdonították. Az épületen belül is vannak hiányosságok, lenne bőven mit megjavítani, fejleszteni, kicserélni.

A főpályamester asszony elmondta, hogy a közeljövőben van egy terve, melyet szeretne megvalósítani. A „készenléti szobát” megcseréli a pályamesteri iroda helyiségével, mert az nagyobb, és kényelmesebben tudnának pihenni a munkavállalók a készenléti időben.

-Szükségessé vált a nyílászárók cseréje, legalább az iro-



dákban és a pihenő helyiségben.

- A folyosóra szeretnék egy elválasztó ajtót, hogy elkülönítse az ebédlőt és az öltözőt az irodáktól.

- A biztonsági őrnek nincs saját helyisége az épületben, ezért a női öltözőt alakítanák át erre a célra. Praktikus okokból, így a pályamesteri irodából át lehetne telepíteni a kültéri kamerák képernyőit a biztonsági őr helyiségébe, és nem kellene ezért az irodába bejárnia.

-Az épületen kívül a raktárak előtt majdnem a földet éri a kültéri világítás légkábele, ami valljuk be nem egy biztonságos dolog. Ezt a balesetveszélyes helyzetet azonnal meg kell szüntetni.

- A bejárat előtt az eső és a napsütés ellen elötető felszerelését is kérték a kollégák.

A felmerült gondok felderítésével egyáltalán nem felelősöket keresünk, hanem megoldásokat! Az igazgató úr látva az állapotokat, ígéretet tett a helyzet javítására, természetesen nem egyszerre az összes problémára, de a legszükségesebb hiányosságok felszámolására intézkedni fog.

Várjuk tagjaink megkeresését további szolgálati helyek bejárásához! Tegyük együtt a jobb munka körülményekért!



Fekete Zsolt

Szervezeti hírek

A születésnap:



Kicsit szerényebben, mint tavaly, de a már bevált helyen, a Benczúr Házban rendeztük meg szakszervezetünk megalkulásának 26. évfordulóját.

Az elnöki üdvözlő beszéd után kiosztottuk a jutalmakat.

„Az év szervezője” elismerést Endrődi Ágnes pályamester kolléganőnk vehette át.

„A Kiemelkedő szakszervezeti munkáért” jutalmakat 2024-ben a 4 szakágból a következők kapták:

Prodán Ilona a forgalom szakágból,

Horváth Ferenc a TEB szakág tagja,

Gombár Erzsébet a PML szakág kitüntetettje,

Pócsay Imre Tibor az egyéb szakág különdíját tudhatja magáénak.

Az „Életút” elismerést melyet a ténylegesen nyugdíjba vonuló képviselőink számára adunk át a 2024-es évben **Szász Judit** Békéscsaba közös képviselője, és **Orosz Ferenc** Szakály Hőgyész pályamestere vihette haza.

Külön elismerésben részesült **Tóth Zoltán** pályamester, akinek az évtizedes szorgos közösségi munkáját köszöntük meg.

Gradsack Vilmos forgalmi szolgálattevő Kimléről Igazgatói dicséretben részesült, melyet Sárkány László PTI Budapest területi igazgatótól vehetett át.



„Az életképek a vasútról” elnevezéssel indított fotópályázatunkra beérkezett képek közül az elnökség által díjazott első három helyezett is megkapta a kiírásban szereplő jutalmat.

A legjobbra ítélt fotósok:

I. Mertinkó Róbert

II. Szánthó Géza

III. Varga Kíra

Ahogy láthatjátok nagyon termékeny volt az idei csillaghullás, de még jó, hogy ilyen bőséges a dicsőségszele. Van becsülete nálunk a szakszervezeti, közösségi munkát végezni akaró kollégáknak. Akinek ilyen irányú terve van, csak jelezze, szívesen fogadjuk, jutalmazzuk.

VV.



A szakági ülések

2024-ben is megrendeztük a szakszervezetünk 3 szakágának szakmai alapon tartott ülését. Mindhárom rendezvény helyszíne a Kerepesi úton álló PTI Budapest épülete volt, az időpontjai november 25, november 29, és december 03.

A pályás tagok szakmai összejövétele **november 25-ére** esett, meghívott vendégünk Meggyes Gábor pályás és mérnöki létesítmények főigazgatója és Kókai Béla PML igazgatója volt.



A főigazgató úr bemutatkozása után elmondta a jelenlegi szervezeti változásokkal kapcsolatos információkat. Bemutatta a PML terület működési nehézségeit és felvázolta a jövőbeli terveket, megoldási javaslatokat. A megjelentek feltett kérdéseire is közvetlenül válaszolt, továbbá közösen a PML igazgatóval reagáltak az előzetesen megírt kérdésekre is.



Folytatódik a 7. oldalon.

A forgalmi szakág **2024.11.29-én** várta a meghívott vendégeit. Németh Réka vezérigazgató-helyettes aszszonyt, Pósalaki László forgalmi igazgatót és Bazsa Krisztián Ük vezetőt.

Németh Réka ismertette a szervezeti átalakulással kapcsolatos tudnivalókat. Válaszolt a felmerült kérdésekre is.



Majd távozása után a forgalom területét érintő fontos kérdések úgy mint E-learning képzések, időszakos vizsgák, munkahelyi körülmények javítása - kerültek napirendre. A kollégák érdeklődtek a létszámhelyzet alakulásáról, a várható fejlesztésekről és javaslatokat tettek a menetrendszerűség javítására.

Pósalaki László igazgató úr szorgalmasan jegyzetelt a noteszébe.



A KÖFI működésével kapcsolatban előforduló problémák orvoslására is próbát tettek Bazsa Krisztián segítségével. A forgalomirányítók a gyakorlatban felbukkanó anomáliákra irányították a figyelmet.

2024.12.03-án délelőtt 10 órára összegyűltek a TEB szakág taja kíváncsian várva a TEB igazgatóra Magyar Zoltánra, aki sajnos egyéb elfoglaltsága miatt nem tudott megjelenni.

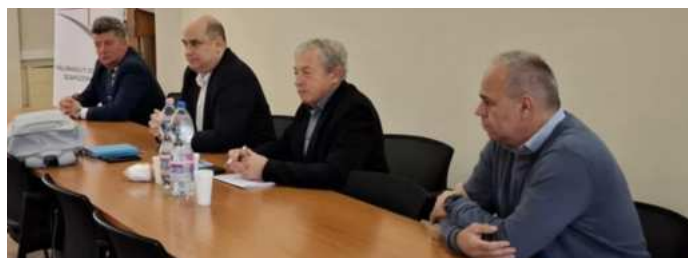


A szakág tagjai mégsem maradtak információ nélkül, ugyanis Sárkány László Budapest PTI igazgató tájékoztatta a résztvevőket a szervezeti változásokról.



Majd dr. Kispál Viktor elnök úr is beszámolt a megjelentek számára fontos és aktuális kérdésekről. A TEB-es szakmai információkat vitatták meg, továbbá közösen válaszoltak a tagok kérdéseire Hegedűs István TEB alelnökünk és Kovács Csaba szakági ügyvezető.

VV.



Közlekedés Dolgozók Magyarországi Uniójának alapítói lettünk

A november 4-én megalakult Közlekedési Dolgozók Magyarországi Uniója, melynek célja az ágazatban dolgozó munkavállalók érdekképviselése, gazdasági és szociális helyzetének javítása, s közös fellépés egyebek között akár már a közelgő bértárgyalásokon is.

Gondos előkészítés után megvalósult egy régóta érlelődött terv, a közlekedésben dolgozók egységes képviselőinek létrehozása. Öt szakszervezet aláírta a Közlekedési Dolgozók Magyarországi Uniójának (KDMU) létrehozásáról és működtetéséről szóló alapszabályt, s ezzel létrejött egy új érdekvédelmi szervezet, amely az eddigieknél koncentráltabban képviseli a közlekedésben dolgozókat. Az alapítók célja az érintett munkavállalók gazdasági és szociális helyzetének határozott és látványos javítása, amelyre a közös fellépéssel az eddigieknél nagyobb esély lehet. A KDMU tagjai elvárják, sőt követelik, hogy előzetesen véleményezhessék az ágazatban dolgozókat érintő jogszabály-tervezeteket, valamint a munkaviszonyra vonatkozó más szabályokat. Az unió határozott szándéka az is, hogy elősegítse tagjai munkaviszonnyal kapcsolatos jogainak kiszélesítését, kibővítését, s üzemi tanácsok, munkavédelmi képviselők létrehozását és működését. A most alakult szerveződés együttműködést kínál –

és kér – az azonos vagy hasonló munkavállalói érdekképviselőt ellátó külföldi szövetségekkel és természetesen hazai civil szervezetekkel. A szövetséghez csatlakozhat bármely, a közlekedés területén működő szakszervezet.

A Közlekedés Dolgozók Magyarországi Uniójának alapítói:



Pályavasúti Dolgozók Szakszervezete
Független HÉV Szakszervezet
HÉV Dolgozók Szakszervezete
Közösségi Közlekedési Szakszervezet - Az Egységes
Közlekedési Szakszervezet
Vasutasok Szakszervezete

VV.

Megállapodtak a következő három év minimálbérének emeléséről

Megállapodott a Versenyszféra és a Kormány Állandó Konzultációs Fóruma (VKF) a 2025-ös minimálberről és a garantált bérminimumról. A megállapodás szerint a minimálbér 9 százalékkal, 266 800 forintról **290 812** forintra, a garantált bérminimum 7 százalékkal, 326 000 forintról **348 820** forintra növekedik a kedvezmények nélkül számolt nettó minimálbér **193 390** forint, a nettó garantált bérminimum **231 965** forint lesz.

Továbbá **2026-ban és 2027-ben tovább emelik a minimálbért:**

2026-ban a minimálbér 13 százalékkal 290 812 forintról **328 618** forintra, 2027-ben pedig 14 százalékkal, 328 618 forintról **374 624** forintra.

A bérmegállapodás újratárgyalható, ha nem teljesülnek azok a makroszintű várakozások, amelyekkel most szá-

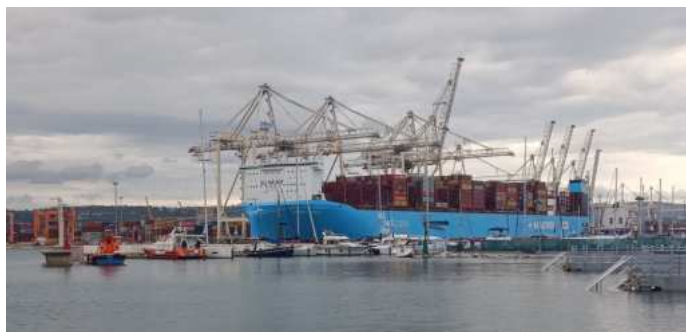
moltak a szereplők, így például változik az infláció, a GDP-növekedés vagy az átlagbér-növekedés mértéke emelkedik.



Forrás: portfolio.hu

VV.

Szlovéniában tartott kihelyezett ülést a magyar Vasúti Alágazati Párbeszéd Bizottság



A Vasúti Alágazati Párbeszéd Bizottság október 8-án kihelyezett ülést tartott, melynek keretében a koperi kikötőt keresték fel a bizottság tagjai, ahol a kikötő történetéről, forgalmáról, működéséről valamint tervezett fejlesztéseiről hallgattak előadást.

Példaértékű az elért dinamikus fejlődése az idén alapításának 60. évfordulóját ünneplő Koperi Kikötőnek.

A Koperi Kikötővállalat (Pristanišče Koper) 1957. május 23-án alakult meg. Elsőként egy 135 méter hosszúságú partfal, majd egy 900 méter hosszú gátszakasz épült ki, amely összekötötte a kikötőt a Rižana folyó torkolatával. 1961-ben alakult Luka Koperré.

A meglévő közutat megerősítették és kiszélesítették, 1964-ben pedig megkezdték a Prešnicából Koperbe vezető, 31,4 km hosszú, és évi 1,4 millió tonna áruforgalom kiszolgálására alkalmas iparvágány építését.



Az első konténer 1973-ban érkezett meg a kikötőbe, és a konténerforgalom gyorsan és dinamikusan növekedett, ezért a vállalat először egy ideiglenes, 2500 TEU kapacitású konténertároló területet alakított ki az I-es móló déli részén, majd 1979-re felépült az 50 000 TEU kapacitású konténerterminál, amelyen már konténeremelő daruk és

más, a konténerek kezeléséhez szükséges gépek és berendezések dolgoztak. Ezzel szinte párhuzamosan az I-es medencében, a Ro-Ro működik a rendszer lényege, hogy a **hajó** nem konténereket szállít, hanem átrakodás nélkül közvetlenül továbbítja a kerekés áruszállító járműveket (általában kamionokat). Ezért a hajók fogadására alkalmas hajóállást is kialakítottak.

A 80-as évektől egy újabb fejlesztési ciklus kezdődött: a II-es móló beruházása volt fókuszban.

Jugoszlávia 1991-ben felbomlott, s miután Szlovénia ki nyilvánította függetlenségét, elvesztette addigi piacainak egy részét, a forgalom ezután egyötödére esett vissza. A vállalat 1996. június 7-től részvénytársasági formában folytatta tevékenységét. Az állam, mint a kikötői infrastruktúra tulajdonosa 51%-os részesedést szerzett az rt.-



ben. A szlovén állam 2008-ban 2043-ig szóló koncessziót adott a kikötőterület, illetve a kikötői infrastruktúra hasznosítására, továbbá a kikötői menedzsmentfeladatok és a fejlesztő beruházások, valamint az általános infrastruktúra-karbantartási munkák elvégzésére.

A 90-es években a Koperi Kikötő beruházási forrásainak túlnyomó részét a folyékony, illetve a száraz ömlesztett-táru-tároló és kiszolgáló kapacitások fejlesztésére fordította. Új helyszínen felépült a korszerű élőállat-terminál és egy hulladékkezelő központ, majd az évtized végén egy 3500 férőhelyes autóparkoló a járműszállítás kiszolgálására.

A Luka Koper mellett, hogy megnövelte a fedett autótároló létesítmény befogadóképességét, további nyitott parkolóhelyeket, az autószállító hajók számára pedig újabb hajóállásokat alakított ki.



A folyékony ömlesztettáru-terminál kapacitását – 3 új tartállyal – $60\,000\text{ m}^3$ -re növelték, emellett még idén befejeződik egy $16\,000\text{ m}^2$ alapterületű raktár építése. A kikötő belső létesítményeinek elérését két új bejárat kialakításával teszik gyorsabbá és hatékonyabbá.

A 886 dolgozót foglalkoztató kikötő jelenleg 3300 méternyi operatív partfallal, $247\,000\text{ m}^2$ zárt raktárterülettel, 22 daruval rendelkezik. A kikötő összteljesítménye eléri a 22 millió tonnát, a konténerkezelése a közel $850\,000\text{ TEU}$ -t,



a Koperben tranzitáló autók száma pedig meghaladja a 790 000-et.

Abban, hogy a már befejezett és a tervezett fejlesztésekkel a kikötő menedzsmentje jó úton jár, megerősítést jelent a Szlovén Köztársaság által a kikötőnek ítelt üzleti kiválósági díj, az EFQM (European Foundation for Quality Management) kiválósági díja, illetve a legmagasabb szintű környezetvédelmi tanúsítvány (EMAS) megléte, és az Európai Tengeri Kikötők Szervezetének (ESPO – European Sea Ports Organisation) a koperi hulladék-újrahasznosítási projektekért adott díja.

A Koperi Kikötő bejárása után Ljubljanában folytatódott a program. Többek között a szlovén Rail Cargo Carrier működésébe és a kínai áruk mozgásába nyújtott betekintést Peter Janezic előadása.



Az előadás után Ljubljana szépségét csodáltuk meg. Sétát tettünk a belvárosban és a vasútállomáson.



Bostyán Sándor

Események, ünnepek, jeles napok a negyedik negyedévben!

Október 10.

A lelki egészség világnapja

Az idei mottó a következő: *”Itt az idő, hogy elsőbbséget élvezzen a lelki egészség a munkahelyeken.”*

A World Federation Of Mental Health kezdeményezésére jött létre 1992-ben a világnap. Az azóta eltelt harminckét év alatt a téma semmit nem veszített aktualitásából, épp ellenkezőleg.

Ahogy minden világnap esetében, itt is a figyelemfelhívás a cél, hogy a lelki betegségben szenvedő emberek ugyanúgy rendelkeznek az emberi méltóság, az egyenlőség elidegeníthetetlen jogával, mint az emberiség valamennyi más tagja.

A WHO becslése szerint a világon 400 millió embert érint a probléma, amely vélhetően egyre nagyobb méreteket ölt majd a jövőben – a felgyorsult társadalmi-gazdasági változások következményei miatt (munkanélküliség, elmagányosodás, függőségek stb.) egyre nehezebb megbirkózni már a hétköznapi gondokkal is. A világszövetség becslése szerint 350 millióra tehető a depressziósok száma. Ez a nap megfelelő alkalom lehet arra is, hogy reflektáljunk saját lelki állapotunkra. „Ne feledjük, a lelki egészség nem csupán a problémák hiányát jelenti, hanem aktív állapot, amelyért érdemes dolgozni és törődni vele” – olvasható a Szegedi Tudományegyetem Fészek Pszichoterápiás Egyesületének honlapján, amelyen Lelki Egészség Világnapjának kapcsán megosztanak egy olyan gyakorlatsort is, és amit hét minden napján nehézségek nélkül megtehetünk.



Próbálják ki! 1 óra telefon nélkül; 2 kreatív tevékenység; 3 kedves dolog másokkal; 4 naplóbejegyzés a gondolata-

inknak, érzéseinknek; 5 perc a természetben; 6 pozitív mondat saját magunkról; 7 perc fizikai aktivitás; 8 dolog amiért hálásak vagyunk; 9 perc zenehallgatás vagy olvasás; 10 perc meditáció.

Forrás: enbudapestem.hu

Október 20.

A Magyar regényírás napja

Dugonics András piarista szerzetes volt, aki verseket költött, foglalkozott matematikával, és megírta az első magyar regényt, Etelka címmel. Az ő születésnapjához kapcsolódóan az "Imádom a Könyveket a Magyar Irodalomért" közösség indította útjára a "Magyar regényírás napja" - világnapot, mellyel célul tűzte ki a magyar szép-, és szórakoztatóirodalom népszerűsítését.



Október 31.

Halloween éjszakája

Az október 31-ére eső Halloween egy közösségi, itthon is egyre népszerűbb ünnep, mely régi, ősi, szakrális gyökerekkel rendelkezik. Magyarországon kettősen viszonyulnak hozzá az emberek: olyan ünnep, amelyet a világ egyre több pontján megtartanak, de alapvetően egy családi, gyerekközpontú esemény, aminek a középpontjában a jelmezes mulatságok és a csokoládégyűjtő körútban kiteljesedő gyerekzsúrok állnak.



A Halloween eredete, a jelmezbe öltözés, a karneváli elemek az ősi kelta kultúráig nyúlnak vissza. Ez azonban nem valami profán jellegű mulatsághoz kapcsolódik, hanem a kelta hitet alapvetően meghatározó egyik elemhez: halottakkal való különleges kapcsolatokról szóló hiedelemkörhöz. A kelták hite szerint ugyanis a holtak ezen a napon visszatérhetnek a Földre, és beköltözhetnek az élők testébe. Ezen hívatlan vendégek ellen vértették fel magukat régen a maszkokkal, álruhákkal.

A reformáció emléknapja



1517-ben ezen a napon függesztette ki tanait Luther Márton a wittenbergi vár kapujára. Luther levelet írt Albert püspöknek, amelyben tiltakozott a búcsúcédulák árusítása ellen. A levélhez csatolta a búcsúcédulák erejét és hatékonyságát kétségbe vonó vitáit. A wittenbergi *Schlosskirche* (vártemplom) kapujára ki is szögezte a 95 tételét, ezt később egyesek kétségbe is vonták, mivel a köznép nagy része nem tudott olvasni. Ekkor még nem állt szándékában szakítani a római katolikus egyházzal, de

a közismert történetet Luther titkárának feljegyzése is megerősíteni látszik. A tételek kiszegezésének napját tekintik a reformáció kezdetének és ünneplik minden év október 31-én, a reformáció napjaként. A 95 tételt latinról hamarosan németre fordították, kinyomtatták és széles körben elterjedt. Két hét alatt ismertté vált Németországban, majd rövidesen egész Európában.

December 10.

Emberi jogok napja



A napot Az emberi jogok egyetemes nyilatkozata ENSZ közgyűlés általi elfogadásának és kikiáltásának tiszteletére választották 1948. december 10-én.

Ez a dokumentum megalapozta az emberi jogok XX. századi fejlődését, mérföldkő, amely kimondja, hogy minden ember szabadnak születik, azonos méltósággal és egyenlő jogokkal rendelkezik. Ez a világ legelismertebb dokumentuma, több mint 500 nyelven jelent meg. A Nyilatkozat elfogadása emberek milliói számára teremtetette meg az emberi méltósághoz való jogot. Az Emberi Jogok Egyetemes Nyilatkozatában megfogalmazott elvek ma is relevánsak.

E napon magas szintű politikai konferenciákat és találkozókat valamint az emberi jogi kérdésekkel foglalkozó kulturális rendezvényeket és kiállításokat szerveznek. Hagyományosan december 10-én osztják ki az ENSZ ötévenként adott emberi jogi díját. Számos, az emberi jogok területén aktív kormányzati és nem kormányzati szervezet is rendez különleges eseményeket, hogy megemlékezzenek erről a napról, mint ahogy sok más polgári és szociális szervezetek is ezt teszik.

Forrás: wikipedia.org

Szerkesztette: Fehérné Ragcsák Andrea-Mezei Vera

Úton, nem csak vas (úton)

SÁNDOR-METTERNICH-KASTÉLY

BAJNA



A Hild József tervei alapján klasszicista stílusban átépített, mára kívül-belül megújult hófehér bajnai kastély egykor az Ördöglovas, vagyis gróf Sándor Móríc és családja otthonául szolgált.

A megszépült főépület új, élményalapú, interaktív tárlata modern szimulációs eszközök segítségével vonja be a látogatót Sándor Móríc hajmeresztő lovas ugratásaiba és kalandjaiba, Sándor, aki több nyelven beszélt (pl: olasz és a francia nyelv), megtanult zongorázni, citerázni, sőt néha még stájer dalokat is komponált, de a lélegzetelállító lovaskalandjairól volt a leghíresebb. „Ez nem ember, ez egy ördög” – mondták róla Angliában. Lovasbravúrijaitól hangos volt Budapest és Bécs. Több világsúcsot is felállított akadályugrásban. A legenda szerint egy alkalommal saját kastélya erkélyéről is leugratott, és az épületben is gyakran lovon járt. 1850-ben azonban Linzben, egy ugratás közben kiesett a kocsijából és fejét egy vasrácsnak ütötte. Pár nap múlva egy bécsi kaszinóban önkívületi állapotba került és tört-zúzott. Innen egy prágai elmegyógyintézetbe vitték. Élete végén a birtokán élt lovas emlékeivel körülvéve, utolsó éveit azonban a döblingi elmegyógyintézetben töltötte.



(Életéről Kálmán Imre operettet írt, az Ördöglovas című filmet pedig 1943-ban mutattak be róla).

A kastély későbbi örököse, Metternich-Sándor Paulina is apja nyomdokaiba lépett hírnévszerzés tekintetében: ő diktálta a divatot a 19. századi Párizsban, divatklubot alapított Bécsben, Richard Wagner neki ajánlotta egyik darabját, és Edgar Degas is megfestette őt. A dámák utánozták öltözködését, kifinomult stílusát. Zenekedvelő volt, a reprezentációt pedig különösen szerette.

A bajnai kastély felújított termeiben beleshetünk Paulina elegáns ruhatárába is.



Nevéhez fűződik az első női párbajozás: 1892 októberében a Bécsi Zenei és Színművészeti Kiállítás szervezőgárdájának volt a tagja, azonban nem tudott megegyezni Anastasia von Kielmansegg grófnővel a virágcsokrok elrendezését illetően.

A nézeteltérést végül párbajjal kívánták megoldani, amely a korban rendkívül komoly visszhangot és közérdeklődést keltett. Nem csak ők – mint a két szembenálló fél –, hanem a párbajsegédek is nők voltak. A küzdelmet párbajtőrrel vívták, és az első vérig tartott. Az eredmény azonban nem lett egyértelmű, ugyanis mindketten sebet ejtettek a másikon, így a párbaj és a dekoráció kérdése eldöntetlen maradt.

Forrás: www.nkvp.hu
www.bajnaikastely.hu

Robi kóborló rovata

Az őszi Bükk fennsíkján



Hazánkra eredetileg a jól elkülönülő négy évszak a jellemző. Az évszakok váltakozása a természet egyik csodája, amely számomra októberben mutatja meg a legszínesebb arcát.

Egy október közepi napsütéses napot választottunk túrázásunkra, a fennsíkon ami 904 m magasban fekszik a Bükk hegységben. A Bükk déli részére panorámát adó természetes kilátóhely Három-kő nevével büszkélkedik. Az útunk első részét autóval tettük meg, Lillafüred Hámorító jobb oldalán haladva, a volt katonai laktanya irányába, amelyet később Szikla elnevezésű szórakozóhellyé alakítottak. A tavat elhagyva 2-3 km után, a Sebesvíz táblánál a LÁÉV erdei keskeny nyomtávú kisvasút nyomvonalát kereszteztük. Érdeemes tudni, hogy ez a vonal 1920. novemberében készült el. 2023-ban 4,3 millió forintból újíttatták fel, kormányzati támogatásból. 1925-ben a Miskolci Járműjavító Üzem 4db nyitott személykocsit készített, amely jelenleg is használatban van, 301-304 pályaszámmal. 1972-ig gőzvontatású mozdonyokkal üzemelt, majd utána csak dízel mozdonyok maradtak forgalomban. Szerpentes keskeny útvonalon haladva, körülbelül 20 perces autózás után, felértünk Jávorkútra. Jávorkút egy hegyvidéki üdülő övezet 685 méterrel magasodik a tengerszint fölé. A túrázók, biciklizők, piknikezők, kirándulók kedvelt pihenőhelye, ahol mindig friss vízű forrásából bőséges víz folyik. Kulacsainkat megtöltve indulunk minden esetben túrázni, gombázni. Most is így tettünk, szendvicseink mellett a hátizsákban a friss forrásvíz is helyet kapott. Jávorkút-Nagymező irányába haladtunk, amely bükkösökkel, fenyvesekkel tarkított szerpentes,

meredek útvonal egészen Nagymezőig. A Bükk fennsík legféltettebb kincse a legendás Nagymező. Ez a 800 m magasban fekvő tisztás, mindentől távol és tisztán árasztja magából a nyugalmat. Pár perces pihenő után, haladtunk Zsidó-rét irányába, útunkat meg-megszakítva az éppen akkor ajándékát adó fenyvesek szürke tölcsergombáira vadászva. Sikerült is szednünk 2-3 kg-ot. A Zsidó-réti elágazáshoz érve, Olaszkapu előtt, letértünk Három-kő irányába. Úticélunkig már csak néhány kilométer volt hátra. Addig sziklás, füves, boróka bokrokkal tarkított mezőn haladtunk át, mely csodálatos, az ősz színeiben pompázó látványával kápráztatott el minket az erő közepén. Ezt az útvonalat elhagyva elértük úticélunkat Három-kő kilátót.



A látvány leírhatatlan! A panorámás tisztásról pazar kilátás nyílik a Bükk déli részére, illetve jobbra tekintve, a még magasabban fekvő hófehér Tar-kőre. A háttérben a Mátra is jól kivehető, szemben a Hór-völgy kapuja. Inentől kissé jobbra a Felsőtárkányi medence, balra az alföld irányába pedig Bükkszentkereszt házai láthatóak. Jávorkútról közel 9 km-t tettünk meg gyalogosan ezért a látványért, de megérte! Egy órán át ettünk, ittunk és némán gyönyörködtünk az előttünk elterülő tájban. Nehezen, de sajnos el kellett búcsúzni ettől a természeti kincstől, mert vissza is kellett érnünk még sötétedés előtt Jávorkútra, ott ahol autónkat hagytuk. 17 óra után érkezünk vissza a parkolóba, kiszámítva a naplementét. 18 km-t tettünk meg, de csak az utolsó kilométereken éreztük lábaink fájdalmát. Ez egy októberi, szép napsütötte nap szombatja volt. Remélem, az év többi évszakában is sikerül feljutni, erre, és ehhez közeli hasonló fennsíki tájra.

Mertinkó Róbert



A konyhatündér receptjei:

Libamáj és karamellizált hagymával töltött libanyak



Hozzávalók:

3 db libanyakbőr, 3 ek méz
25dkg pecsenye libamáj, 2.5 dl fehérbor
3 fej vöröshagyma, 3 db szikkadt zsemle
3 szem borókabogyó, 2 db tojás
6 db friss rozmaring levél, só, bors
10 dkg libazsír

Elkészítés:

A libanyakat megtisztítjuk, megmossuk, megszárazítjuk.

A májat megtisztítjuk, a kés hegyével elpépesítjük.

A hagymát megpucoljuk és felszeleteljük, a borókabogyót a rozmaring levelekkel mozsárban elpépesítjük, majd serpenyőben a mézen párolni kezdjük az egészet, a borral pótolgatva az elpárolgó levet. Egészen addig pároljuk, ameddig teljesen össze nem esik a hagyma és sötét színű nem lesz.

A borból kb. 1 dl-t egy tálba öntünk és a zsemlet felkockázás után megáztatjuk benne.

A tojásokat félkeményre verjük.

A májat megsózzuk, megborsozzuk, hozzáadjuk a zsemlet, a zsír felét és alaposan összedolgozzuk. Majd a hagymát is elkeverjük benne, legvégül pedig a felvert tojásokkal lazítjuk.

A libanyak egyik végét kötözőspárgával megkötözzük, megtöltjük, majd a másik végét hústüvel lezárjuk.

A sütőt 180 fokra fűtjük, a libanyakakat a maradék zsírral bekenjük és 40 percig sütjük.

Majd 220 fokra felforrósítjuk és aranybarnára pirítjuk 10 perc alatt.

Fogyasztható forróan is vagy hagyhatjuk kihűlni és hűtőből kidermesztve hidegen felszelhetjük, hidegen fogyasztva azt. *(úgy gondolom, hogy ezek az ételek akár a karácsonyi ünnepi asztalon is megállják a helyüket)*

Sütőtökös rizottó sült libamellel

30 + 80 g vaj
1/2 fej vöröshagyma
1 ek olaj
115 g rizottórizs
100 ml fehérbor
zöldség alaplé (bármilyen otthon található zöldségből)
150 g sütőtök megpucolva
só, bors
15 g szárított vargánya forró vízbe áztatva
parmezán ízlés szerint (Kb. 70-80 g)
2 db libamell
petrzselyem

Elkészítés:

Az alaplével kezdtem a hűtőben, kamrában található zöldségekből. Készítsük elő a többi hozzávalót. A sütőtököt pucoljuk és kockázzuk fel. A vargánya gombát forró vízbe áztassuk be.

A hagymát apró kockára vágjuk és 30 g vajon és kevés olajon megpároljuk. Picit sózzuk meg, így elkerülhető, hogy megpiruljon.

Adjuk hozzá a rizottó rizst, pirítsuk pár keverésig, öntsük rá a bort és gyakran kevergessük. Mikor a bor elpárolgott adjuk hozzá az első adag alaplevet. Gyakran keverjük meg, és pótoljuk a folyadékot. Ízesítsük sóval, borssal. A harmadik folyadék pótláskor adom hozzá a kockázott sütőtököt, a negyedik folyadék pótláskor a kifacsart gombát.

Még 2x tegyük hozzá alaplét, illetve kóstoljuk meg. Ha már puha, akkor nincs szükség több folyadékra. Adjuk hozzá a maradék hideg vajat. Keverjük el míg teljesen elolvad. Most keverjük bele a parmezánt is, és tegyük félre.

A libamelleket és a hájat vágjuk be hosszába és keresztbe is. Előmelegített, forró serpenyőben kezdjük el bőrével lefelé sütni. Közepes láng mellett szép barnára pirítjuk. Megfordítjuk és a másik oldalát is megsütjük. Egy-egy oldalt 5-6 percig sütjük, ha nagyon gyorsan barnul akkor magas a hőfok. Ez idő alatt kell elérni a kíván szint. Vegyük ki a serpenyőből és pihentessük pár percet. Tálaláskor szedjük a rizottót a tányérba és a szeletelt libamellel szeletelve helyezzük a tetejére. Szórjuk meg aprított petrezselyemmel.

Forrás: www.cookpad.com
www.mindmegette.hu

Fehérné Ragcsák Andrea

Kellemes karácsonyi ünnepeket
és boldog új évet kívánunk
minden tagunknak és
családjaiknak!



HAPPY
NEW YEAR



2025

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.