



NYÍLT VONAL HÉZAG NÉLKÜL

A Pályavasúti Dolgozók Szakszervezetének Lapja
2023. január–március XXV. évfolyam 1. szám

**Nőtársainknak
szeretettel!**

Megállapodás a 2023. évi bérfejlesztés mértékéről és jövedelempolitikai intézkedésekről

A Csoportszintű Érdekegyeztető Tanács 2023. február 17-ii ülésén a munkáltató és a szakszervezetek megállapodtak a 2023. évi bérfejlesztésről és jövedelempolitikai intézkedésekről.

A megállapodást többfordulós tárgyalássorozat előzte meg. A munkáltató az első tárgyaláson 5%, de minimum 36400 Ft alanyi jogú bérfejlesztésre tett ajánlatot, melyet a következő fordulóban módosított és 5 %, de minimum 41000 Ft alanyi jogú bérfejlesztést ajánlott. Az ajánlat magasabb volt, mint a 2021-23. évi jövedelempolitikai intézkedésekről szóló megállapodásban szereplő 5 %, de az alacsony jövedelmi kategóriákban az inflációs hatások részbeni ellentételezésére is csekély mértékben biztosított volna fedezetet.

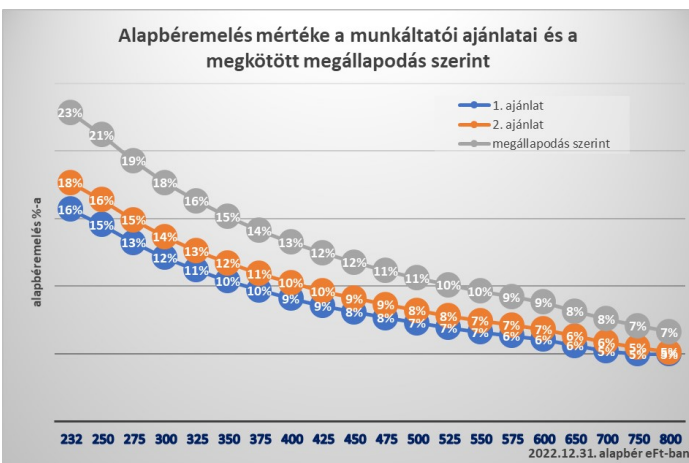
A tulajdonost képviselő dr. Lázár János építési és közlekedési miniszter jelenlétében megkötött megállapodás alapján a vasutasok 2023. január 01. napjától alanyi jogon 5%-os, a teljes munkaidőben foglalkoztatott munkavállalók minimum 53000 Ft alapbéremelésben részesülnek.

A szolgálati idő elismerés (az úgynevezett senioritási juttatás) 2023. évben is fennmarad, amely változatlan jogosultsági feltételekkel és mértékben a Vasutasnaphoz kapcsolódóan kerül kifizetésre.

A megkötött bért megállapodást, - habár elhúzódott - de eredményesnek tekintjük, hiszen tagságunk zömét kitevő munkaköri kategóriákban az inflációhoz közeli, de legalább 15%-os alapbéremelésben részesültek.

Érdemes volt kitartanunk! Jó érzés végre, hogy nem kell lehajtott fejjel magyarázkodnunk miért nem lehetett többet, miért csak ennyi. Jelen körülmények között így is „elmentünk a plafonig” (*Persze mindig lehetne feljebb és fogunk is tenni érte, hogy úgy legyen.*)

Köszönjük, hogy a bizalmatokat élvezve tárgyalhattunk, azzal a tudattal, hogy a tagság mögöttünk áll, hogy a türelmetek sem fogyott el, amikor esetleg lehetetlennek látszott a megegyezés.



Interjú Magyar Zoltán TEB igazgatóval

Vasutas családból származol? Hogyan kerültél a MÁV-hoz?

Először is köszönöm szépen a meghívást és a lehetőséget, az interjút.

Nem, nem vasutas családból származom. Igazából áramszolgáltatói családból származom, viszont van vasúti kötődésem. Egyrészt kisgyerekként is már nagyon rajongtam a vasútért. Kisvárda állomáson elég gyakran közlekedtek az akkor még elég hosszú tehervonatok és a személyszállítás is „gőzerővel” (akkor már villannyal) üzemelt. Már akkor is a főváros illetve a két megyeszékhely Nyíregyháza és Debrecen volt a két fő célpont. Elegendő nagy utazóközönség volt az állomáson. Gyakran jártunk ki szüleimmel csak úgy megnézni a vonatokat. Később először utasként kerültem kapcsolatba a MÁV Zrt-vel.

Viszont unokatestvérem már elég fiatalon rajongott a vonatokért és vasutas szeretett volna lenni és ez sikerült is neki, családi kötődésem így módon van a vasúthoz.

Igazgató úr tavaly betöltötted a 40. életévedet, én is ebben a cipőben járok, úgy szoktam mondani inntől a B oldal pörög. Ha egy gyors számvetést készítenél, hogyan értékeled az eddig eltelt időszakot?

Igen, biztos, hogy fontos pont az ember életében a 40. életév. Mi az 50 után szoktuk a kollégáknak a B oldalt emlegetni és így felköszönteni, de tény és való, hogy fontos pont, ahol az embernek egy kicsit meg kell állnia és értékelnie kell. Úgy gondolom, hogy amit a munkában szerettem volna valaha is elérni, azt elértem. Bár az ember nem mindig arra az útra kerül, amit alapvetően magának kigondol vagy megálmod, viszont úgy gondolom, hogy a lehetőségeket, amiket adott az élet és a Jóisten, azokat megragadtam, és sikerült ezekkel úgy élnem, hogy amit elképzeltem annak a jelentős részét meg tudjam valósítani. Nyilván, mint mindenki életében, nekem is vannak olyan dolgok, amit úgy gondoltam, hogy ekkora már elérek, akár magánéletben, akár a szakmai életben, itt nyilván nem a karrier részéről beszélek, hanem szakmai kérdésekről és dolgokról, de nem minden valósulhatott meg. Ezért is vannak még kihívások a B oldalon is, szerintem érdekes lesz a következő 40 év is.

2016-tól Budapestre kerültél. Nehezen ment a vidék-főváros váltás?

Annyira nem. Ennek oka, hogy az egyetemem itt végeztem Budapesten, éppen ezért már ismertem a fővárost és annak a mindennapjait. De nyilván az elején hirtelen kellett megoldani dolgokat, ami miatt voltak nehézségek, de összességében nem volt nagy probléma ezzel.

Mivel ütöd el a szabadidőd, mi a hobbid?

Ezek nagyon jó kérdések. Korábban nagyon sokat sportoltam és sportolok most is, ami hobbinak tekinthető. Korábban kicsit aktívabban és inkább a csapatsportok (kosárlabda, foci) felé tendáltam. Viszont az említett évforduló előtt is már be kellett látnia az embernek azt is, hogy bizonyos sportágak üzése már több sérüléssel jár, mint korábban. További hobbim az olvasás, illetve a filmek.

Nyilván most azt kellene mondanom, hogy a szakmai lapokat olvasok töméntelen mennyiségben, azonban az embernek kell a kikapcsolás is, viszont a filmekből a kedvenc témaköreim a tudományos-fantasztikus filmek, a tudományos sorozatok, ideértve a természetfilmeket is. A könyvekből is inkább a science fiction az, ami közel áll hozzám. Ezen felül a történelmi vagy a tudományos terület.



Térjünk rá a szakmára. A TEB Igazgatóság három fontos, de mégis egymástól markánsan elkülönülő szakmát tömörít. Hogyan látod a különböző betűk, mögötti szakmák helyzetét?

Ez egy kicsit komplexebb kérdés. Három szakma, amit tulajdonképpen sok minden összeköt, viszont kellően el tudnak különülni, és el is különülnek egymástól. Külön-külön kezdem meg az értékelést, a hasonlóságokat megpróbálom belevinni. Kezdjük akkor a távközléssel, ha már betű sorrendben megyünk, nem ábécé, hanem a három betűs mozaikszó alapján a rövidítésben.

A távközlés egy nagyon érdekes és összetett szakma. A legnagyobb kihívás ebben a szakmában, és szakterületben az a technika folyamatos fejlődése ami már jó pár éve a vasútnál is így van. Lehet, hogy kicsit lassabban történt meg a megfelelő rendszertechnológiák bevezetése az iparhoz képest, de azért vasúti léptékben és mértékben mérve itt történtek meg leggyorsabban a technológiai változások. Folyamatosan alkalmazkodni, tanulni kellett, ezért is egy nagyon szép és színes szakterületté nőtte ki magát. Nagyon sok távközlős kollégám mélyen elhivatott szakterülete felé. És meg is tudom őket érteni, hiszen a ma a világban az egyik legfontosabb dolog a kommunikáció, a hang és adatkommunikáció, (egyre inkább átveszi az uralmat az adatkommunikáció) és akik ezt megteremthetik, akik ezeket a rendszereket üzemeltetik, azokat elégedettség töltheti el, hiszen olyan dolgot tudnak megvalósítani itt a vasútnál, amit a mindennapi életben is gyakran használnak. Egy szép hivatássá tudta így kinőni magát a vasúton belül is ez a szakma.

Az erősságomú szakterület három szakterülete mind szép kihívásokat tartogat és ebből kettő az iparban is keresett szakma, illetve a vasútnál alkalmazott rendszerek megtalálhatóak az iparban is, így egyrészt valamivel könnyebb szakembert találni, másrészt az iparban megtanultak könnyebben alkalmazhatóak. A felsővezeték viszont javarészt speciális, csak a vasútnál alkalmazzák, így mind szaktudás, mind az alkalmazott berendezések, alkatrészek tekintetében egyedi, még akkor is, ha némi átfedés itt is van az iparral. Így a két szakterületben az iparban bekövetkező fejlesztés viszonylag hamar megjelent a vasútnál is, addig a felsővezetéknel ez a technológiai fejlődés jóval lassabb és kisebb mértékű. A kollégáknak minden szakterületen meg kell tanulniuk a vasútspecifikus alkalmazásokat (felsővezeték, egyfázisú táplálás, váltófűtés, vasúti térvilágítás), amely miatt ez is egy különleges és tudásigényes szakterület, illetve a folyamatos ipari fejlődés miatt az új eszközök is új kihívásokat jelentenek Kollégáink számára.

A biztosítóberendezési szakma a vasúti szakmák közül talán a legkülönlegesebb és a művelői szerint a legszebb szakterület. Nagyon heterogén az üzemeltetett hálózat (korban, típusban, rendszertechnikában), ezért nagy kihívásokat is okoz: egyszerre van jelen a múzeumvasúttól a modern, elektronikus technológiáig minden rendszertechnika, mely miatt a szükséges tudásanyag is jelentős. Az ipar és a technika fejlődése itt is hamar megjelent és ezzel új kihívások elé állította kollégáinkat, akik viszont nagyon szívesen küzdenek meg ezekkel a kihívásokkal és akiket én ismerek, mind elhivatott szakember és rajongással szereti, illetve műveli szakmáját. A modern kor és az infrastruktúra állomány helyzete egyszerre teszi széppé és kihívásokkal telivé a szakembereket, viszont ismerve a kollégákat és a lelkesedésüket nagyon szép jövő előtt áll a biztosítóberendezési szakma. A humánerőforrás-gazdálkodási kérdések is ezen a szakterületen okozzák a legnagyobb kihívást. Mivel speciális tudást és szakismeretet igényel, ezért ez egyszerre előny és hátrány. Előny, mert úgy gondolnánk, hogy az ipar elszívó hatása nem érvényesül annyira, viszont mégis tapasztalható főképp a biztosítóberendezés gyártó és kivitelező, tervező cégek részéről ezen elszívó hatás. Hátrány, mert a képzés speciális, így a szakterületen alkalmazható szakemberek száma is véges, ezért is kiemelt figyelmet kell fordítani az utánpótlás nevelésre.

A fiatalok szakmai elköteleződése egyre korábban kell erőfeszítéseket tenni és ehhez alkalmazkodva igyekszünk mindhárom szakterületen mindegyik korosztályt megfogni és mindegyik képzési formában részt venni. Kiemelkedik ebből Miskolc, ahol nagyon komoly utánpótlásnevelési programot indított el a Területi TEB Osztály és Főnökségei több középiskolával együttműködve. Hamarosan Szombathelyen is elindul egy ilyen együttműködés és kollégáim már most mindent megtesznek azért, hogy a fiatalok érdeklődését felkeltsék a szakma iránt.

Kollégáim ezen kívül jelen vannak egyetemeken is óradóként, tantárgyak előadóiként, vagy csak egy-egy előadás (szakmai órákon és szakirányválasztáshoz is) megtartásával is igyekeznek felkelteni a vasúti szakterületek, kiemeleten a T-E-B szakmák iránt az érdeklődést.

A belső képzések terén is egyre nagyobb kihívásokkal szembesülünk, hiszen az ideérkező szakember állomány tudását fel kell frissíteni és el kell mélyíteni a vasútspecifi-



fikus kérdésekben és olyan képzést kell nyújtanunk, hogy a gyakorlatban is hasznos szakemberek álljanak rendelkezésre. Ennek két része van, az egyik a központi képzések a másik pedig az elmaradhatatlan telephelyi, gyakorlati képzés és ismeretanyag átadás.

Fentiek ellenére van még dolgunk a képzések terén, amiket a legjobb tudásunk szerint igyekszünk megoldani, de ebben minden szakemberünk segítségére számítunk és alapozunk. Előzőekből az is következik, hogy bár nagyon érdekes, speciális szakterületeink vannak, melyek jelenleg is rengeteg kihívást tartogatnak kollégáink számára, mégis újabb és újabb megoldandó feladatokkal találkozunk, mely miatt mindig is érdekes és kihívásokkal teli szakterület leszünk, ami miatt érdemes ezeket a szakmákat választani.

Köszönöm a beszélgetést!

1 perces kérdezz-felelek:

Mozi vagy színház?

Mozi

Elegáns vagy sportos viselet?

Sportosan elegáns

Alma vagy barack?

Alma

Meccsnézés haverokkal vagy egy romantikus vacsora a pároddal?

Ilyen sorrendben .

Pálinka vagy whiskey?

Pálinka

Szabolcsi töltöttkáposzta vagy argentin steak?

Szabolcsi töltöttkáposzta

Bajnokok Ligája döntő a Puskásban, vagy forma-1-es futam a Hungaroringen?

SuperBowl (otthon a tv előtt párommal és barátokkal)

T vagy E vagy B?

TEB

Dr. Kispál Viktor

Eredményes lett a MASZSZ tisztújító kongresszusa

2023. február 21 –én a MASZSZ kongresszusán elnököt és két alelnököt választottunk. Zlati Róbert az újraválasztott elnök, Pallagi Gyula és Dr. Kispál Viktor (a PVDSz elnöke) új alelnökökkel együtt folytathatja munkáját a következő négy évben. A megválasztott elnök beszédében hangsúlyozta, olyan reális program került a küldöttek elé, amely nem csupán vízió, hanem meg is valósítható elképzelés.

Sok sikert kívánunk a munkájukhoz!



Új vezető a MÁV-START Zrt. és a MÁV Szolgáltató Központ Zrt. élén is



Március 2-től dr. Bada János tölti be a MÁV Szolgáltató Központ vezérigazgatói posztját.

Az új vezetőnek fontos szerepe lesz a jelenlegi nehéz gazdasági helyzet támasztotta kihívások kezelésében, a cél hogy a MÁV Szolgáltató Központ továbbra is támogassa a MÁV-Volán-csoport integrációját, valamint az Építési és Közlekedési Minisztérium új mobilitási stratégiájának megvalósítását.

Lebovits Gábor a MÁV Szolgáltató Központ korábbi vezérigazgatója, akinek fontos szerepe volt a szolgáltató vállalat hatékony működési rendszerének kialakításában illetve új projektek bevezetésének irányításában, a továbbiakban a cégcsoporton kívül folytatja szakmai pályafutását.

Dr. Mosóczi László tölti be 2023. január 19-től a MÁV-START Zrt. vezérigazgatói posztját (ezt a pozíciót már korábban, 2007. július 1-je és 2008. február 1-je között is betöltötte).

2022. májusáig az Innovációs és Technológiai Minisztérium államtitkáraként felelt a közlekedéspolitikáért, korábban helyettes államtitkárként dolgozott. Előzőleg a vasúti szektorban meghatározó állami vállalatok vezetőjeként, a MÁV-START Zrt. alapító-vezérigazgatójaként és a NIF Zrt. felsővezetőjeként tevékenykedett.

Keresztes Péter, a MÁV-START korábbi vezérigazgatója, a MÁV-csoportban stratégiai tanácsadói feladatokat lát el a jövőben.

2023. március 1. napjától 2023. augusztus 31. napjáig Dr. Mosóczi Lászlót a hazai kötőtpályás járműgyártás fejlesztésének koordinálásáért felelős miniszteri biztossá nevezték ki.

Kinevezését Lázár János építési és közlekedési minisztertől vehette át. A határozat szerint feladatai között szerepel, hogy „gondoskodjék a hazai kötőtpályás közlekedés színvonalas lebonyolítását biztosító járműfejlesztési koncepció összeállításáról, részt vegyen az ezzel összefüggő kormányzati egyeztetésekben és működjék.



Kinevezésükhöz szakszervezetünk ezúton is gratulál!

Szervezeti hírek

Megtörtént a „**A Legyél a PVDSz tagja**” elnevezésű nyeménnyjáték sorsolása. A játékunkon azok a tagjaink vehettek részt, akik a tavalyi év során újonnan léptek be, illetve azok, akik a 2022-ben egész évben már tagjaink voltak. Öt sorszámot húztunk ki az urnákból: negyedévente egy új belépőjét, illetve a fődíjra egy tagtársunkét.



A fődíj egy wellness utalvány 100 000 Ft. értékben, melyet **Benkó Péter** nyert a Balassagyarmat Pft. szakasról.



A negyedévben belépettek között 4 darab 20 000 forintos ajándékutalványt sorsoltunk ki, a szerencsés nyertesek a következők:

Az első negyedév ajándékát: **Bakurecz Richárd** a dombóvári FKG – Kft-től vehette át.



A második negyedév szerencsés nyertese:

Várhegyi Anna területi forgalomirányítási főnökség Pécs.



A harmadik negyedévben: **Nagy György Tibor** Vámosgyörk biztosítóberendezési szakasz munkavállalójára mosolygott a szerencse.



Az utolsó negyedévben „a Fortuna kegyeltje” **Berényi Zsolt** lett a szentesi Pft. szakasról.



Gratulálunk nyerteseknek!

Egészségmegőrző program helyett, ingyenes egészségügyi szűrő-

Az egészségmegőrző program működésének tapasztalataival, az évről-évre csökkenő részvételi hajlandósággal és a munkavállalói igények jelentős mértékű visszaesésével összefüggésben az egészségmegőrző program helyett egy olyan komplex egészségügyi szűrőprogram került bevezetésre, amely célirányos szűrésekkel támogatja a vasúti dolgozók egészségmegőrzését.

Az egészségügyi szűrőprogram keretében **3 évente egy alkalommal** a Vasútegészségügyi Nonprofit Közhasznú Kft. kijelölt központjaiban, szakrendelőiben végzett ingyenes szűrővizsgálaton vehettek részt.

Jelentkezni minden szűrési hónapot megelőző 2. hónap 10. és 25. napja közötti időszakban az alábbi linken <https://mavszures.vasuteu.hu/> lehet.

A szakorvosok a munka-és lakóhelytől függetlenül választható, csak a felsorolt helyszíneken, az általuk előjegyzett időpontban elvégzik a vizsgálatokat, melynek eredményét az EESZT-ben és/vagy emailen fogjátok megkapni. A vizsgálatok időtartama munkaidőnek minősül, **max. 8 óra távolléti díjjal elszámolásra kerül.**

Tegyetek az egészségetek érdekében, vegyetek részt a munkáltató által ingyenesen biztosított szűrő programon!

Kedvcsinálóként megkérdeztük azon tagjainkat, akik már részt vettek a szűrésen, - hogy milyen tapasztalataik vannak.

Kérdéseink:

1. Milyen célból jelentkeztl a szűrésre?
2. Hány félé vizsgálat volt?
3. Mennyi időbe telt, míg végig jártad a különböző vizsgálatokat?
4. Ez együtt így szerinted külön- külön mennyi időbe telt volna?
5. Menni fogsz a következő alkalomkor is?
6. Véleményed szerint hasznosabb ez a fajta szűrés, mint a rekreációs programok?

M N:

1. Egészségügyi szűrővizsgálatok elvégzése egy helyen, egy időben.
2. Vér-, vizelet vizsgálat, kardiológia, reumatológia, nőgyógyászat, fogászat. Hiányzott a szemészet, anyajegy szűrés, mammográfia.
3. 70 perc, ami szuper!
4. Minimum három hónap lett volna, ha időpontot foglaltok külön-külön.
5. Természetesen a következőn is szeretnék részt venni.
6. Igen, sokkal alaposabb, a lényegre fókuszál.

KE:

1. Azért jelentkeztem a szűrő vizsgálatra, mert számomra fontos, hogy tisztában legyek az egészségi állapotommal.
2. A szűrő vizsgálat labor vizsgálatból, mozgásszervi, fogászati, belgyógyászati és nőgyógyászati vizsgálatból áll.
3. A különböző vizsgálatok elvégzésére akár több hóna-

pot is kell várni, mire időpontot kaphatunk.

4. Kb. 80 perc alatt végeztem a vizsgálatokkal.

5. Legközelebb is szeretnék részt venni a szűrő vizsgálaton.

6. Azért találom hasznosabbnak a szűrővizsgálatot, mert több fajta vizsgálat eredményét kb. 10 napon belül megkapom.

Észrevétel, tapasztalat: Egyszerűen foglalható időpont. A recepción kedves hölgy fogad, majd minden vizsgálatra elkísér. Mindenhol kedvesek, segítőkészen voltak. Ha lehetőség lenne, tüdőszűrésre, szemészeti vizsgálatra azt is szívesen fogadnánk. Az eddig részt vett munkatársaktól is csak pozitív tapasztalatokat hallottam. Minden kollégának csak ajánlani tudom, hogy éljen ezzel a lehetőséggel.

R.J.

1. Régen voltam egészségmegőrző programon, és már kíváncsi voltam.

2. 6-7 félé. vizelet, vérvétel. fogászati szűrés, hallásvizsgálat, Ekg, Belgyógyászat, Urológia.

3. Az kb. 2-2.5 óra.

4. Egy nap kevés lett volna.

5. Nem tudom, mikor lehet újra.

6. Több munkavállaló számára elérhető, így igen.

K.G.

1. Hogy megtudjam milyen az egészségi állapotom.

2. Többféle volt, a szemészetet hiányoltam.

3. 2-2,5 óra.

4. 6 óra.

5. Ha fél év múlva lesz, igen.

6. Igen, mert abban nem vehettem részt.

E.

1. Régebben is voltam hasonló (minden egyben J) szűrővizsgálaton, így már tapasztaltam annak előnyét, amikor egy időben többféle vizsgálatot végeznek el.

2. 6 félé: labor (vér, vizelet), hallás, fogászat, reumatológia (ortopédia), nőgyógyászat és belgyógyászat. A szemészetet hiányoltam.

3. Körülbelül 90 perc. Amint végeztem az egyik vizsgálaton, már irányítottak is arra a helyre, ahol nem kellett várakozni.

4. Külön-külön időpontfoglalás, kis településen élőknek más-más időpontokban utazás... minimum 1-2 hónap.

5. Mindenféleképpen. Csak pozitív tapasztalatom volt!

6. Szerintem mindkettő egyaránt fontos.





Hív a vasút! (De) Vár a MÁV?

Sokan emlékszünk még a szlogenre a 70-es évekből. Miikor olvassuk, belül a fejünkben szól a régi szignál is, mely egybeforrt a felirattal, és hozzá egy kép, az egyenruhás alak kék sapkában, mosolyogva várja az újfelvételest. Mindenkinek mást jelentett, akkor és most. Kissé olyan már, mint egy kétségbeesett üzenet a múltból. Mert azt látjuk, hogy kevesen vagyunk, kissé elöregedtünk már itt a vasúton (is), nagy része az alkalmazottaknak 40-50 körül jár. Átadnánk ezt a speciális tudásunkat, és akarjuk, hogy menjen ez a vasút, ha nem is ugyanúgy, mint régen, máshogyan, modernül, számítógépekkel, automatán, emeletesen, de menjen. Tudják azok az újak is, hogy mi az iránypontszám, bárcajegy, kétfogalmú alakjelző és ne csak a közlekedési múzeumokban időszakos kiállításokon lássák, hanem azért, mert, hallják az öregektől, értsék miről van szó, vigye tovább ezt a „örömvasutasságot” valaki legalább, ha mi már nyugdíjba vonulunk.

A mai PR is találékony megfogja a cég által nyújtott lehetőségeket, habár talán kissé idejétmúlt. Gyere, itt létbiztonság vár, jó csapat, az ország legnagyobb vállalata, ingyen utazás, és, még percekig sorolhatnám a már bevált lözungokat, a HR- es propaganda szövegeit. Próbálja levedleni a „félkatonaiszervezetbőrét” már egy ideje ez a hatalmas szervezet, és szeretné felvenni az új csillogó „szolgáltató utasközpontú” csodagúnyját, de ez nagyon lassú folyamat, sok helyen kilóg még a régi rongyos bunda. Ha fenn megmozdul valami, az csigalassúsággal szivárogo le a messzi határszélekre. Értem ez alatt a technikai fejlődést és a gondolatbeli változást is. A végeken még lejelentkeznek - majdnem szalutálva - a felettesek előtt a dolgozók, az agyakban még élénken él a múlt. De várjuk mi a már fiatalokat, igen, ezerrel integetünk, és hívjuk be őket a csapatba, de ezen felül mit is ajánlhatunk nekik, ha mégis idejönnek?

Kedves Kollégák játsszunk el a gondolattal, hogy mi az utcáról a vasutas szellemmel még nem átítatva - el tudjuk képzelni? - kísérik végig képzeletben a fiatal újfelvételest a rá váró megpróbáltatások útvesztőjében. Kezdjük azzal, hogy megérkeznek a potenciális alanyok - mondjuk húszan - a toborzó helyre, kiválasztják őket, behívják, túlesnek a szokásos ceremóniákon.

Elindulnak az első nagy megmérettetésre, az üzemorvosi alkalmassági vizsgálatra. Az első, és második csoportú alkalmassághoz pszichológiai tesztek, vizsgálatok szükségesek, aztán a szemészet következik, és láss csodát, pár óra alatt a megjelentek egy negyede végleg elbúcsúzhat a vasutas pályafutás lehetőségétől is.

Itt aztán megállhatunk, kicsit elgondolkodhatunk, hogy ezek a követelmények magasak, vagy a fiatalok mentális állapota nem olyan, mint amit elvárunk tőlük. A tény az, hogy egyre kevesebben esnek át sikeresen ezeken a szűréseken.

De azok, akik visszatértek és ott a kezükben az alkalmasságukat igazoló dokumentum, az ő sorsuknak az alakulása további akadályokba ütközik.

Most jön igazán a neheze a dolognak. Azok ugyanis, akik más végzettséggel érkeznek, nem kezdenek azonnal

dolgozni, hiszen el kell sajátítaniuk a megfelelő képzettséget. Itt folyamatosan indulnak a különböző több hétig tartó tanfolyamok, ahol bevezetik őket a szakma rejtelmeibe. Ezzel a felnőttképzési rendszerrel kell megismernedniük, és megbarátkozniuk még hónapokig a jövőendő vasutasoknak. Általában az országban két illetve három városban indítanak oktatásokat, mondjuk legfőképp a fővárosban, oda valahogy el kell jutni. Sokaknak már az is problémás, hogy a fővárosba utazzon, majd egész héten ott töltsse az idejét - igaz a szállás biztosított - és ott-hon hagyja a családot. Élethelyzet függő ez is.

Na, de menjünk tovább képzeletbeli hősünknek nincs ilyen jellegű gondja, tehát elkezd a tanfolyamot. Napról napra folyamatosan tolják az oktatók a képzési rendeletben előírt anyagmennyiséget a hallgatóknak. Telik az idő, egy hét, két hét, és jönnek a házi vizsgák. Közben, persze a délelőtti órák után készülni kell, a következő napra értelmezni, bemagolni, szó szerint olyan fogalmakat, amilyenekről még sohasem hallottak. Nem is hallottak, és persze nem is láttak, azt sem tudják, miről beszélnek, de az előírt anyag szent és sérthetetlen nem lehet gondolkodni, csak biflázni. Az utasítás tartalmának megértése majd a gyakorlatban fog történni, itt és most csak magolj, és a saját szavaiddal véletlenül se kezd el magyarázni, mert az egyenlő a bukással. Hosszú oldalakat kérnek vissza a szó szerint a vizsgákon, egy olyan szövegből, amelynek nagy része száraz szakzsargon.

El kell mondanom azonban, hogy ezeknek a tananyagoknak a folyamatos aktualizálása és egyszerűsítése folyik a munkáltató vezetésével.

Na, kérem ez az a pont, ahol a már megcsappant számú közösség több tagja feladja. Egyesek egy, maximum pár hét után tovább állnak az egyszerűbb lehetőség irányában vissz az útjuk. Akiben van még valami belső önkontroll, és erős idegrendszer, az végig csinálja, megpróbálja a három vizsgalehetőséget, majd, ha nem sikerül végleg elköszön a pályától.

Így pár hónap után a 20 emberből már csak 5 marad, akik elkezdhetik a felügyelet alatti munkát a szolgálati helyeken.

Már hosszúra nyúló történetünkből azt híhetnénk, hogy itt a vége, és ezután jön, a boldogan dolgoznak stb. stb. Nem, nem, sőt most ismerik meg csak igazán a vasutas élet fonákját. Majdnem minden hétvégén szolgálat, se család, se barátok, aztán az ünnepek – ja, hogy akkor is menni kell - sorban. Éjszakázni, nappal nem aludni tudni, túlórázni, készenlétezni, hóban, sárban, esőben kinn tartózkodni, nem beszélve a munkakörülményekről. A fizetés sem a legfényesebb. Az állandó ellenőrzések, vizsgák, felelősség a vállakon megtizedeli azokat, akikben még maradt egy kis elköteleződés.

Jelenleg itt tartunk: kb. 10 fő elmegy, felmondás, nyugdíj stb. 3 fő jön helyette, és ki tudja meddig marad.

A trárárárárám szól a hangszórókból, mert mi még itt vagyunk.

Már hatvan éve biztosítja a zavartalan vonatközlekedést (Születésnap köszöntő)

A vasúti közlekedés biztonságát alapvetően meghatározó, azt biztonságosabbá és használhatóbbá tévő vasúti biztosítóberendezés, a Domino-55 típusú állomási berendezés hazai üzembehelyezésének 60. évfordulója alkalmából, a MÁV Zrt Távközlő Erősáramú és Biztosítóberendezési szakága a PVDSz TEB szakága, a vasutas kollégákkal karöltve emléktábla avatást tartott Vámosgyörk állomáson 2023. március 02-án.

Engedjétek meg, hogy a jeles, 60 éves évforduló kapcsán a PVDSz képviselőjében néhány gondolatot megosszak veletek.

Ez a hosszú idő is mutatja, hogy több mint fél évszázaddal ezelőtt a mérnökeink bizonyítottan jó döntést hoztak, amikor ezt a rendszert útjára indították.

Közösen emlékezzünk most azokra a kollégákra is, akik megvalósítói és úttörői voltak a hazai biztosítóberendezési fejlesztéseknek.



A további folyamatos fejlesztéseknek köszönhetően a D55 mindig az éppen aktuális körülmények, és viszonyok között is képes biztosítani a közlekedésbiztonsági, műszaki, forgalmi, és alkalmazói igények kielégítését. Előnye a jelfogós technikának, hogy szervesen illeszkedik a modern informatika eszközeihez. A Dominó 55 távvezérlő és illesztőrendszeren keresztül számítógépes vezérléssel biztonságosan üzemeltethető. A gyakorlatban igazolta már eddig is, hogy eredményesen tudott működni máig, és a jövőben is meghatározó része lesz a digitális technikának. Számos példa van erre az országban, mindannyian ismerjük ezeket az országos fővonalainkon működő KÖFI – KÖFE rendszereket.

Éppen ezért ezek a bevált precedensek is megerősítik azt a tényt, hogy a biztosítóberendezéseink meghatározó alapját jelentő D55 típusú berendezés a magyar biztosítóberendezés történetében korszakalkotó jelentőséggel bír.

Ezek a hagyományos jelfogós berendezések folyamatos, szakszerű gondoskodást igényelnek ahhoz, hogy minél kevesebb zavartatást okozzanak a forgalom lebonyolításában. Mint ahogy a múltban is a jövőben is megfelelően képzett, hozzáértő szakembergárdára van szükség. A hozzáértő szakembereknek pedig állandó utánpótlásra.

Feladatunk a biztosító berendezések ápolása, karbantartása mellett, ennek a speciális tudásnak az átadása, a szakma megismertetése, megszerettetése a fiatal kollégák körében is. Hiszen újabb 60 év múlva itt újra emlékezni kell majd valakinek.

Hegedűs István
TEB alelnök

Kedves Barátunk!

Megjelent az Explorer Klub (egyesület) 2023. évi önköltséges túraterve, melyre az idén is szeretettel várunk mindenkit. Ez már a 25. évünk a túrázók szolgálatában! :) A szokásos plakátot innen tudjátok letölteni:

<https://explorerklub.hu/nyomt/F.pdf>

Belföldi ingyenes túrák

Újként a Vértes, Máriaszakadék + Vitányvár és a Tavaszi a Bakonyban medvehagymaszürettel túrákat javasoljuk. A Gánt Mars expedíció, a Felsőpetényi bányavasutazás és Tatai tavi vadlúdles a nagy érdeklődésre való tekintettel 23-ban is megtartásra kerül. A programok ingyenesek: a MÁV csoport dolgozóinak és családtagjaiknak, a MÁV csoport nyugdíjasainak, egyesületünk tagjainak és követő/támogatóinknak. Éljetek a lehetőséggel!

Ebbe a körbe sorolnánk a Sopron és Myrafalle vízesés túránkat is többfajta nehézségi fokozatban, kicsiknek és nagyoknak.

„eXtrême”, avagy unatkozni a legnagyobb pazarlás az életben

Néhány vérpezsdítő ötlet: Via ferrata Tatabánya, Kutyászánkőzés a sarkkörön, Spitzbergák + *Pyramiden, mely valószínűleg életünk egyik legkülönlegesebb túrája lesz. Más megközelítésű a 20 e km távot átfogó Nagy japán körút a trópusi Okinawával, vagy a megálló számában verhetetlen Nagy portugál Körút Azori szigetekkel és Madeirával. Tavalyról jó visszajelzéseket kaptunk „A nagy Explorer paintball csatá”-ról, így 23-ban újrakezdődik az öldöklés.

Vasút fanoknak

A 2023-as év nagy vonatos kihívása (számunkra) Japán a szuperexpressz, ahol bérlettel járjuk be sziget legszebb zugait.

Új élményvonatozásaink között megtalálható a Bernina Expressz (Olaszország - Svájc) és a 4 gleccservonatot felsorakoztató, Pünkösdi olasz, svájci, francia gleccservasutazás

Idén is vonatozunk a Svájci Gleccser expresszrel, Visp -ig (ECO), vagy Zermattig, majd onnan lehet folytatni, és a Gornergratt Bahnnal 3100 méterig, a gleccserekig emelkedni.

A bányát (csak) nekünk nyitják ki, így szabad az út a felsőpetényi bányavasutazásra.

Különlegességek

Az idén izlandi túrából kettő is elérhető. A rövidebb ECO, a szigettel most ismerkedőknek, a hosszabb, az izlandi fjordvidék iránt is érdeklődőknek. Javasoljuk még portugál sziget túráinkat (Azori és Madeira) hosszabb - rövidebb változatban. Ritkán nyaralunk télen, így a két ünnepet Zanzibáron töltjük.

És még nincs vége

Szicíliaba repcsivel megyünk, ahol nemcsak az Etnát, hanem a Keresztapa forgatási helyszínét is megnézzük. Erdélybe is ellátogatunk. Fapadossal pedig Milánóba jöhet szelünk egy napra oda-vissza.

Valamennyi túrát ezen az oldalon tudod meginteni: <https://explorerklub.hu/index.php/turak-programok>

Történetek, érdekességek a vasút világában, a világ vasútjain

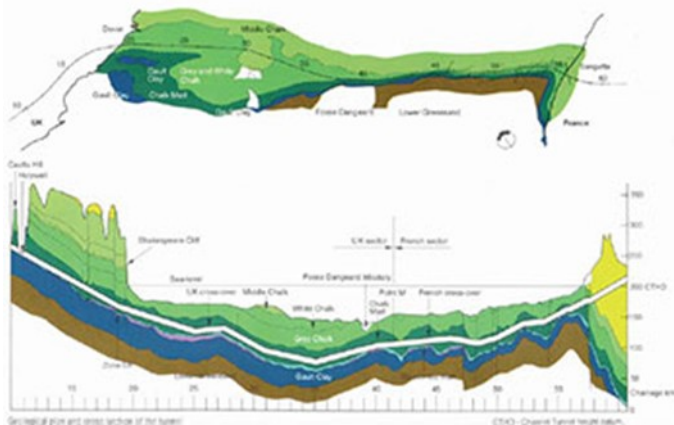
Százhatvannal a tenger alatt

1994. május 6-án avatták fel az Anglia és Franciaország között, a La Manche-csatorna alatt épült vasúti alagutat, amely a világ leghosszabb tenger alatti alagútjának tekinthető. A japán Szeikan-alagút összességében hosszabb ugyan, de tenger alatt vezető része rövidebb.



Dover és Calais között a Csatorna 34 km széles, a tenger mélysége 45-120 m között van. A tengerfenék vastag mészkőrétege alkalmas alagútfúrásra. 1802-ben *Albert Mathieu* francia mérnök konkrét tervekterjesztett Napóleon elé, a munka célja Britannia meghódítása lett volna, de semmi sem lett az alagút tervéből. 1881-ben magáncégek 1850 méternyi alagutat fúrtak Folkestone-nál, de a munkát leállították: a brit sajtó nagy zajt csapott az Angliát állítólag fenyegető veszedelmek miatt.

Geology: A „Csalagút” földtani helyszínrajza és hossz-metszete. Az 1960-as években a kormányok megállapod-



tak egy vasúti alagút építésében, a hetvenes évek közepére 2-2 km készült el a csatorna két partján, de a költségek miatt a britek leállították az állami beruházást. A két ország közti szárazföldi összeköttetés gondolatát az 1980-as években ismét felújították, már mindkét oldalon megvolt a politikai akarat. *Margaret Thatcher* brit kormányfő és *Francois Mitterrand* francia elnök 1984 novemberében szándéknyilatkozatot írt alá az Euro-Tunnel megépítésére.

A magánbefektetők hajlandónak mutatkoztak az akkor 6 milliárd fontra becsült költségeket fedezni, így 1986-ban aláírták a canterburyi egyezményt, ami lehetővé tette az építést. Ugyanakkor 55 éves koncessziós szerződést kötöttek egy brit és egy francia csoporttal. Ezekből alakult az Eurotunnel, az alagút üzemeltetője és a TML (Transmanche-Link), a rendszer építője. A TML kapta a tervezésre, kivitelezésre, valamint a gépészeti és elektromos berendezések, vasúti járművek szállítására vonatkozó szerződést. A TML-csoporton belül mind a francia, mind az angol oldalon külön tervező és kivitelező részleg hoztak létre. Ebből adódtak az alagutak és műtárgyak tervezésében és kivitelezésében jelentkező jelentős eltérések. Az angol tervező részlegben a magyar UVATERV egy csoportja is dolgozott.

Az alagutakban csak vasúti pályát terveztek, aminek a forgalom gyorsasága és a levegőcsere szempontjából volt jelentős előnye. A földmunkákat 1987-ben kezdték meg a Doveri-szoros két partján, 660 tonnás fúrópajzsokkal.

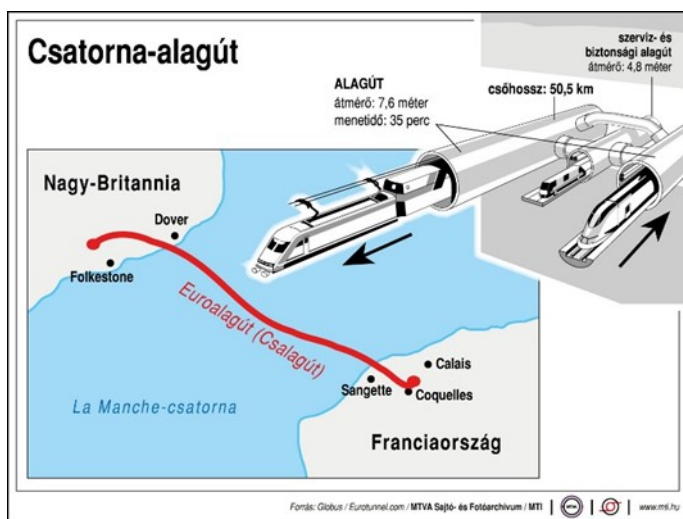


1990. december 1: a találkozás pillanata. A francia és a brit oldalról megindult fúrás sikeresen találkozott.

Csúcsidőben 12 ezer munkás dolgozott a beruházáson. A középső alagút két frontja 1990. október 30-án ért össze. Ekkor írta a brit sajtó: a kontinens már nincs elvága Angliától. Az Euroalagút (Csalagút), amely a brit Folkestone-t köti össze a francia Sangette-tel, három 50,5 km hosszú vonalból áll: a két, közel 8 méter átmérőjű csőben haladnak 160 km-s sebességgel. (folyt. a 10. oldalon)

Egyébként ez a világ legnagyobb űrszelvénye normál nyomtávú vasúti vonalon. A középső, 4,8 m átmérőjű harmadik, biztonsági és karbantartási célokat szolgál. A beruházás költsége a tervezett helyett 10 milliárdra nőtt. Ennek oka egyebek között a biztonsági rendszerek minden eshetőséget figyelembe vevő kiépítése volt, továbbá a vasútépítő cégek csekély tapasztalata e munkában. Nagy gondot okozott az alagutak szellőztetése, a késést ennek megoldása és a biztosítóberendezések kialakítása okozta. Az alagútban nagy sebességgel haladó vonatok előtt összetorlódó levegő elvezetésére a vonalalagutakat 250 méterenként 2 méter átmérőjű, 21 méter hosszú szellőző-alagúttal kötötték össze. A vonalalagutakat 375 méterenként 10 méter hosszú 3,3 méter belső átmérőjű átjárók, ha úgy tetszik, menekülőfolyosók kötik össze a szervizalagúttal. A folyosókban légzáró ajtók vezetnek az enyhe levegőtúlnomással szellőztetett, ezért füstmentes szervizalagútba. A 2x130 darab menekülőfolyosó közelében hasonló átmérőjű műszerkamrák és elektromos állomások is épültek.

Először 1990. december 1-jén ment át ember "száraz lábbal" a csatorna alatt. A megnyitást 1993 júniusára tervezték, de a határidő csúszott az építési munkák és a vasúti szerelvények beszerzésének késése miatt. 1993 márciusában haladt végig az első szerelvény az Európai Beruházási Bank vezetőivel. 1994. május 6-án ünnepélyes avatás keretében II. Erzsébet brit királynő és Mitterand elnök adta át a forgalom számára az alagutat.



A teherszállítás még abban a hónapban megindult, míg az első személyvonat 1994. október 13-án ment végig az alagúton.

A konzorcium adóssága közben 8,7 milliárd fontra emelkedett, amelynek visszafizetése késett, a hitelt át kellett ütemezni. Az alagút árai magasabbak, mint a kompközlekedésé, de a menetidő 37 perc, ami számottevő előny a kompok 80 percével szemben. A vállalkozás először 1999-ben hozott nyereséget, igaz, különböző pénzügyi trükkök révén.

A Csalagútban kizárólag az Eurostar közlekedtetett vonatokat, de 2013-tól beszállt a német Deutsche Bahn is.

Néhány érdekesség az alagútról:

- Londonból közvetlenül eljuthatunk Lyonba, Brüsszelbe, Amszterdamba és Marseille-be is.
- Évente több mint húszmillió utas fordul meg a vonaton, akiknek 85%-a brit.
- Az alagutakban csúcsidőben tizenöt percenként futnak a



vonatok, és természetesen teherszállítás is zajlik benne.

-13 ezer mérnök, technikai szakember és építőmunkás dolgozott az alagút munkálatai során.

-A munkálatok során a dolgozók a szervizalagútban kerékpárral közlekedtek. Az átadás óta csak néhányan tekerhettek az alagúton át, ők is különleges óvintézkedések közepette, például légzőmaszk használata mellett.

-10 milliárd fontba került az építkezés (3,78 billió forint) (ez 12 darab nullát jelent).

-A teherautókat szállító kompvonatok nyitottak, rácsos acélszerkezet felépítménnyel. A teherautósofőröket a vonathoz tartozó étkezőkocsiban utaztatják.

-Egy személyautókat és utasaikat szállító szerelvény kb. 775 méter hosszú.

-A személyautók szállítására tervezett vonatok zárt vagonokkal készültek, amelyeket a kocsik behajtása után leereszthető, tűzálló falakkal osztanak szakaszokra. Az autószállító kocsik két szintesek. A vezető és az utasok a kocsikban maradnak. A mindössze 33 perces út alatt az utasok kiszállhatnak, pihenhetnek, nézelődhetnek. A szerelvény teljes hosszában átjárható, de indulás előtt a kocsik közötti redőnyös átjárókat lezárják a tűzveszély miatt. Az elválasztó falak szélső ajtajain gyalogosan át lehet járni. A két ajtó nem lehet egyszerre nyitva, zsilipszerűen működik, így egyszerre csak egy ember mehet át az egyik vagonból a másikba.

-A buszok felépítményének kialakítása személyautószállító kocsikhoz hasonló, de csupán egy szintes. Az emeletes buszok is elférnek benne. A kisteherautók és a furgonok is ebben utaznak.



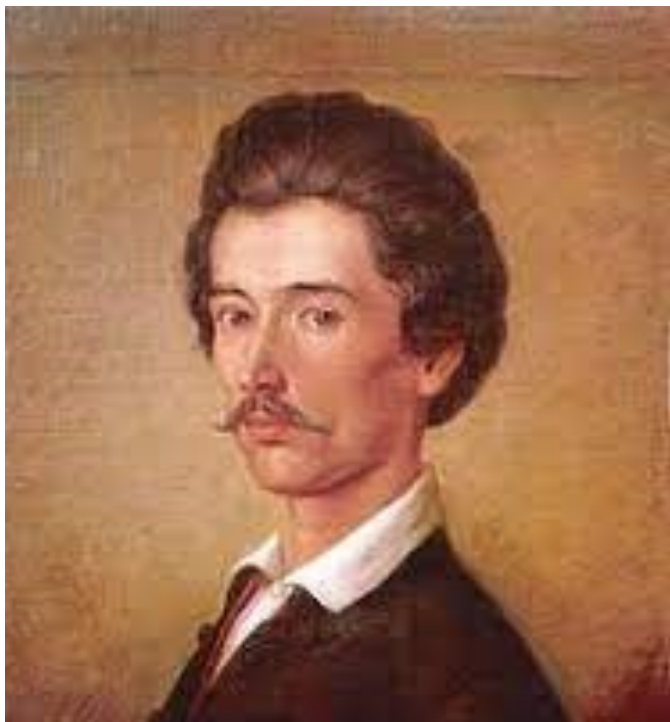
Forrás: www.gyartastrend.hu
www.wikipedia.org

Szerkesztette: Szentgyörgyi Mihály

Események, ünnepek, jeles napok a első negyedévben!

január 01.

Petőfi Sándor születésnapja



Kétszáz éve született Petőfi Sándor, a legismertebb magyar költő. Az életét szinte mindenki betéve tudja, hogy az eredeti neve Petrovics, hogy hol tanult, hogy színésznek állt, még szegény is volt, aztán Szendrei Júlia, szerelem, majd Nemzeti Múzeum lépcsője, hogy szabadságharc és ennyi.

Petőfi az első vers próbálkozásait 15-16 évesen jegyezte le. Alkotói korszaka a következő tíz évet öleli át, hogy aztán valahol Segesvár mellett véget is érjen. A tíz év alatt rengeteg verset, prózát írt, de magánlevelezése egy része is fennmaradt. Ő volt az a poéta, aki az egyszerű nép soraiból származott, és egyszerűségében zseniális költeményeit a nép nyelvén adta át olvasóinak, forradalmi gondolataival, lelkesedésével, hazaszeretetével és páratlan igazságérzetével olyan hatást gyakorolt mindannyiunkra, amilyent senki más.

Érdekes összefüggésben áll, hogy az életének majdnem minden állomása pontosan nyomon követhető, épp születésének és halálának körülményei között sok a titokzatoság. Ez pedig nagyban befolyásolta kultuszának alakulását.

Margócsy István megfogalmazásában: „Íme a mítosz alapja: itt áll előttünk a hős, akinek csak kezdete és vége tűnik el a homályban!”

Forrás: www.rubicon.hu

január 27.

A holokauszt nemzetközi emléknapja

Az ENSZ közgyűlése 2005. november 1-én hozott határozatával január 27-ét a holokauszt nemzetközi emlék-

napjává nyilvánította. Az emléknap az auschwitzi koncentrációs tábor Vörös Hadsereg általi felszabadításának évfordulója. Ez a nap emlékeztet minket az emberiség történetében elkövetett példátlan bűnökre, amelyeket a náci rezsim és kollaboránsai követtek el zsidók, és más származásuk, hitük, fizikai tulajdonságaik, vagy szexuális irányultságuk miatt célba vett csoportok tagjainak milliói ellen.

1945. január 27-én az első ukrán front néhány katonája lépett be elsőként az auschwitzi haláltábor kapuján. A látvány döbbenetes volt. Halottak mindenütt, az élők pedig emberi roncsok voltak csupán. 1942–45 között majd 2 millió ember pusztult el a legnagyobb náci haláltáborban. A tábor ekkor felszabadult, mégsem tekinthetünk 1945. január 27-re úgy, hogy ezzel az emberiség történetének talán legszomorúbb fejezete is lezárult. Az auschwitz-birkenauai láger az emberiség elleni bűncselekmények metaforájává vált.



Forrás: www.holokausztemleknap.hu

január 28.

Az adatvédelem világnapja

A világ tele van hackerrel, adatszivárogtatóval, vírussal és mindenféle egyéb veszéllyel, ezért e világnapon még több szó esik a témához kapcsolódóan.

Pl: nagymamák esnek neki naponta a Facebooknak úgy, hogy világgá kürtölik saját személyes adataikat. A gyerekek levitézlett PC-it megöröklő szülők telepítenek olyan szoftvereket, amelyekben vírusok vagy egyéb kártevők lapulnak. Az első mobiljukkal TikToko-zó, chatelő legfiatalabb korosztály osztja meg saját fotóit ismeretlenekkel. És az egész világ kattintja le szoftverek vagy weboldalak végfelhasználói szerződéseit úgy, hogy végig se nézi, és sok esetben kétértelmű dolgokat is jóváhagy ezzel. Szóval vannak még bőven olyanok, akiknek terjeszteni kéne az adatbiztonsággal kapcsolatos tudnivalókat.

Az adatvédelem nemzetközi napját, az Európa Tanács (ET) kezdeményezésére 2007-ben, az ET adatvédelmi konvenciója elfogadásának 25. évfordulóján rendezték meg először az Európa Bizottság támogatásával. A világnap létrejöttét az hívta életre, hogy az állampolgárok nem

ismerik eléggé az adatvédelemhez kapcsolódó jogait.

A hivatalos megfogalmazás szerint az adatvédelem a személyes adatok gyűjtésének, feldolgozásának és felhasználásának korlátozásával, az érintett személyek védelmével foglalkozik. Tehát értelemszerűen nem maguknak az adatoknak a védelme a legfontosabb feladat, hanem a személyeké, akikhez az adatok köthetők. Maga az adatvédelem egyrészt jelenti a technológiai megoldásokat, de a kapcsolódó jogi szabályozásokat is egyaránt.

Az adatvédelemmel kapcsolatban természetesen léteznek állami, sőt még felsőbb szintű szabályozások. Magyarországon a hatályos jogszabály az információs önrendelkezési jogról és az információszabadságról szóló 2011. évi CXII. törvény, de az Európai Unióban ilyen például az elmúlt években nagy sajtóvisszhangot kapott GDPR. Az ilyen szabályozások főleg azért születnek, hogy az informatikai és internetes cégek, szolgáltatók, meg úgy egyáltalán minden olyan szervezet, amely felhasználói adatokat kezel, tisztában legyen azzal, hogyan kell ezeket megvédeni, de még természetesen elszámoltathatóak is legyenek ezek kapcsán.

A home office térnyerése volt az egyik legerősebb hatás az adatvédelemre. A vállalatok megengedik, sőt támogatják az otthoni munkavégzést, ahol csak tehetik. Ez azonban azt is jelenti, hogy a cégeknek, a rendszergazdáknak és a felhasználóknak újra kell gondolniuk, milyen infrastruktúrára, eszközökre van szükségük az együttműködéshez.



Ennek során a céges fájlok és adatok védelmére is nagyobb hangsúlyt kell helyezni, mivel a távoli elérés során a biztonsági kockázatok is nőnek.

A home office terjedése mellett az adatok mennyiségének óriási mértékű növekedése is megfigyelhető. Egy friss jelentés szerint évente 61 százalékkal nő a globális adat-halmaz. Az előrejelzések azt mutatják, hogy 2025-re 175 zettabájtnál tartunk majd világszerte.

A cégek számára pedig egyre nagyobb kihívást okoz, hogy megfelelően kezeljék a növekvő adatmennyiséget. Márpedig a biztonságra muszáj nagy hangsúlyt helyezni, mivel az elmúlt években az adatmennyiség növekedésével együtt a törvényhozók figyelme is egyre erősebben irányul erre a területre. Világszerte szigorodnak a szervezetek által kezelt, személyes adatok védelmére vonatkozó előírások.

Forrás: www.pcworld.hu
www.deltanet.hu

február 04.

Rákellenes világnap

2000 februárjában Párizsban tartották az első rákellenes világkongresszust. A résztvevők február 4-én történelmi dokumentumot írtak alá, amely világméretű összefogásra szólít fel a halálos kór ellen. A Nemzetközi Rákellenes Unió (UICC) kezdeményezésére a Rákellenes Világnapot (World Cancer Day) immár 23 éve tartják minden év február 4-én. Az idei magyar világnapi események fővédnöke *prof. dr. Merkely Béla*, a Semmelweis Egyetem rektora volt.



A nemzetközi Rákellenes Világnap kapcsán a Magyar Rákellenes Liga a daganatos betegségek megelőzhetőségére hívta fel a figyelmet! A szűrővizsgálatokon történő részvétel mellett, az egészséges életmód konkrét kockázatsökkentő hatásait és a lehetséges tennivalókat is bemutatták a szakemberek.

Magyarország még mindig élen jár a daganatos eredetű halálozásban, egy *a Lancet Oncology*-ban, 2022 novemberében megjelent friss cikk adatai szerint a legmagasabb halálozási arányt – különösen a férfiak esetében – Kelet-Európában rögzítik, mégpedig hazánkban (>250/100 000 férfiak Magyarországon), ami több mint két és félszerese a legtöbb skandináv országban és Svájcban mérhető legkisebb európai értéknek (kb. 110/100 000 a férfiaknál). A nők esetében sem sokkal jobb a helyzet.

Nem lehet eléggé és elégszer hangsúlyozni, hogy a daganatos betegségek megelőzésében a szűrővizsgálatoknak és az egészséges életmódnak van kulcsszerepe! Ehhez képest továbbra is rendkívül alacsony a szűrési hajlandóság Magyarországon.

A Nemzetközi Rákellenes Unió (UICC) idei központi kampánytémája az esélyegyenlőség a daganatos betegek ellátásában. Az európai országok fokozatos előregedésével kiemelendő az idősebb korosztály esélyegyenlőségi kérdése.

Az orvostudomány fejlődésének idejét éljük, azonban a világ legtöbb országában sok ember nem tud hatékonyan hozzáférni a megfelelő ellátáshoz, még akkor sem, ha az infrastruktúra és a szakértelem megvan. Ezt hívjuk „egyenlőségi hiánynak (equity gap)” – és ez életekbe kerül. Míg az egyenlőtlenséget gyakran az egészség vagy az

erőforrások egyenlőtlen elosztása alapján mérik, általában vannak olyan további tényezők, amelyek hozzájárulnak az egyenlőségi hiány kialakulásához. Ezeket „az egészség szociális meghatározóinak” nevezik:

Jövedelemszint

Oktatás

Földrajzi elhelyezkedés

Egy ország erőforrásai

Nemi normák

Kulturális összefüggések és torzítások

Etnikai hovatartozáson, faji hovatartozáson, nemem, szexuális irányultságon, életkoron, fogyatékonyságon és életmódon alapuló előítéletek és diszkrimináció.

Forrás: www.medicalonline.hu

február 09.

Az II. Magyar hadsereg pusztulásának emléknapja (1943)



A Magyar Apokalipszis névvel emlegette Csoóri Sándor 1980-ban a II. magyar hadsereg Don melletti pusztulást.

Már a szovjetek sztálingrádi ellentámadása előtt nagyon komoly veszteségei voltak a II. magyar hadseregnek, 30 ezer halott és sebesült 1942 októberéig. A voronyezsi áttörést (1943. január 12.) követően pedig újabb sok tízezer halott és sebesült. Január 12-én ellentámadást indított a magyar haderő ellen a szovjet hadsereg és a második nap estéjén már 50 km széles és 17 km mély rés tártongott a magyar védelemben. A magyarok szívósan ellenálltak, míg volt mivel harcolni. A farkasordító hidegben megfelelő téli ruha és fegyverzet nélkül, a komoly létszám – és felszerelés hiánnyal küzdő magyar alakulatok az offenzívát nem tudták megállítani, a németek lényegében meghalni küldték a magyar katonákat. 15-re az egész III. hadtestet elvágták a hadsereg többi erejétől, az áttörés egyre szélesedett, órák alatt már 100 km-re növekedett. Jányi Gusztáv vezérezredes 16-án kiadta a parancsot a visszavonulásra. A német B. hadseregcsoport, melynek a magyarok a részei voltak- ellenezte a visszavonulást. Csak január 18-án engedélyezték a magyar csapatok kivonását egy 8 km-es folyosón keresztül.

Összesen közel 150 ezer halott, sebesült, hadifogoly és eltűnt került a honvédség veszteségi listájára (ebből kb. 40 ezer halott és kb. 60 ezer hadifogoly), és több mint 40 ezer munkaszolgálatos jutott ugyanerre a sorsra. A fegyvertelen zsidó és baloldali munkaszolgálatosok (valójában kényszermunkások) esetében kisebb volt a

túlélési esély. Ott minden második ember odaveszett, míg a katonáknak a háromnegyede hazajutott.

Forrás: www.wikipedia.org
www.alfahir.hu



február 13.

Budapest ostroma végének az emléknapja

Az első szovjet páncélos 1944. november 3-án jelent meg a város határában, és Budapest 102 nap múlva adta meg magát. Budapest ostroma a II. világháború egyik leghosszabb helység harcának számít, második Sztálingrádnak is nevezik. Február 11-én a budai Várban rekedt védők kétségbeesett kitörésre szánták el magukat. A több mint 40 ezer katonából 20 ezren haltak meg, a többiek – részben sebesülten – fogságba estek, saját vonalaikat csak 624-en érték el. Az ostrom 102 napig tartott, amelyből a védők 52 napot teljes bekerítésben harcoltak végig.

Forrás: www.nullaev.hu
www.mult-kor.hu

március 01.

A nukleáris fegyverek elleni harc világnapja



1954. március 1-jén az Egyesült Államok hidrogénbomba-kísérletet hajtott végre a Bikini-szigeten. A Csendes-óceánon tevékenykedő Fukuru Maru japán halászhajó legénységét radioaktív sugárterhelés érte. Az 1954-ben történt tragikus események emlékére 1964 óta Japánban Nemzeti Békenapot tartanak március 1-jén.

Forrás: slideplayer.hu

március 06.

Az energiatakarékosság világnapja

Az energiatakarékosság világnapja hazánkban 2000 óta kerül megrendezésre.

Habár lassan már közeledik a jó idő és a napsütéses órák száma is nő, az energiapazarlás ettől függetlenül még nem nagyon szokott csökkenni – épp ezért fontos, hogy – legyen egy nap, amely a környezettudatosságra, fenntarthatóságra és az energiatakarékosságra hívja fel a figyelmet. Ahogy a Föld népessége egyre csak nő, az egy főre eső erőforrások pedig csökkennek, egyre fontosabb témákká válik az energiatakarékosság és a megújuló energiaforrások.

Az egész március hónapot átölelő program, kezdve a gyerekrajzversenyektől a március 28-i Föld Órájáig, amikor is az egész Föld „elsötétül” egy szűk 60 percre.

Magyarország vállalta, hogy 2030-ra 40 százalékkal csökkenti a szén-dioxid-kibocsátását, valamint hogy az ország végsőenergia-felhasználása nem haladja meg a 2005-ös értéket. A célokhoz többek közt a zöld távhőrendszerek kialakításának támogatásával, a biomassza, a biogáz és a geotermikus energia fűtési célra történő hasznosításának növelésével, továbbá a környezetbarát közlekedés előmozdításával kíván hozzájárulni.



Forrás: www.funzine.hu
www.greendex.hu

március 22.

A víz világnapja

2023-ban a víz világnapjának szlogenje a "Sürgetett változás".

Egészen 1992-ig nyúlik vissza a víz világnapjának története.

Már napjainkban több mint 2 milliárd embernek kell szembenéznie vízhiánnyal, ami a tendenciák szerint rohamosan romlani fog az elkövetkező években.

A kezdeményezés valódi célja tehát, hogy felhívja a világ figyelmét arra, hogy ivóvíz készletünk véges, és ezért tegyünk meg mindent vizeink megővésének érdekében. Emellett 2015-ben a világszövetség célul tűzte ki azt is, hogy 2030-ra minden ember számára biztosítva legyen a tiszta, és egészséges ivóvíz.

A felszíni vizekkel ellentétben a talajvizek szennyezettsége nem szembetűnő és emiatt kevés szerephez jut. Emellett azzal segíthetünk a legtöbbet, ha csökkentjük ökológiai lábnyomunkat. A talajvíz legnagyobb ellensége a mezőgazdaság. A talajba szivárgó vegyszerek szennyezik a felszín alatt megbúvó vizet és a túlhasználat miatt egyre több helyen szipolyozunk ki több vizet a felszín alól, mint ami a csapadék révén visszajut oda. Ennek

egyik legfontosabb és egyben legegyszerűbb lépése az, ha csökkentjük műanyag felhasználásunkat és nem bálnunk pazarlóan az élelmiszerrel sem.

Forrás: www.montiviz.hu

Tudtad?

LEHETSÉGES IVÓVIZET ELŐÁLLÍTANI A SZENNYVÍZBŐL?

A tiszta ivóvíz alapvető emberi jogunk, a világ egyes részein azonban nem olyan könnyű hozzájutni iható minőségű vízhez. A súlyos probléma kezelésére az afrikai Namíbiában egy meglehetősen ötlettel álltak elő: a szennyvizet hasznosítják újra egy olyan speciális eljárással, hogy az alkalmas kegyen az emberi fogyasztásra.

Namíbia az egyik legszárazabb afrikai ország. Az átlagos csapadék 250 mm évente, ám a nagy hőség miatt ennek a csapadéknak 83 százaléka azonnal el is elpárolog, így az esővíznek mindössze 1 százaléka képes beszivárogni a talajba. Éppen ezért az ország fővárosának, Windhoek 350.000 lakosának vízellátásához egy egyedülálló vízkezelő folyamatot kellett kitalálni a súlyos hiány kezelésére. Namíbiában idén már 50 éves az a technológia, amelynek segítségével képesek a szennyvízből emberi fogyasztásra megfelelő ivóvizet előállítani. A víztisztítót 1968-ban helyezték üzembe, amely egyedülálló a világon.



A namíbiai víztisztító

A tisztítási eljárás a természetes bomlási folyamatokat utánozza: lényegében baktériumok végzik el a piszkos munkát, táplálékként fogyasztják el a vízben fellelhető hulladékokat és szennyező anyagokat. Üzemi körülmények között a folyamat sokkal gyorsabb, mint a természetben, ezért hatékony az eljárás egy többszázezer fős város esetében is.

A létesítmény csúcstechnológiájú, ún. "multi-barrier" technológiával rendelkezik, vagyis az eljárás magába foglalja az ózonkezelést, az ultra membránszűrést, és a klórozást is. Ez a folyamat képes az összes szennyező anyag kiszűrésére, amely biztosítja a kiváló minőségű, emberi fogyasztásra is alkalmas ivóvizet Windhoek lakosai számára. A szennyvíz újrahasznosítása nemcsak a rendelkezésre álló ivóvíz mennyiségét növeli, hanem a környezet számára is hasznos, mivel jelentős mértékben csökken a szennyezőanyag-kibocsátás.

Forrás: www.veolia.com
www.korkorosgazdasag.hu/

Úton (nem csak vasúton)

Kis magyar Kappadókia



A Bükkalján 41 lelőhelyet ismernek, 82 kaptárkövel és 479 fülkével a sziklaalakzatokon. Az országban azonban 2013-ig összesen 564 fülkét számoltak össze. Leglátványosabb és jellemzőbb csoportjuk Eger határában Szomolya mellett és Cserépváralja környékén találhatóak, de ezeken kívül Sirok, Egerbakta, Egerszalók, Noszvaj, Bogács, Cserépfalu, Tibolddaróc és Kács határában is találunk kaptárköveket.

Ezek közül a **Szomolyai Kaptárkövek** Természetvédelmi Területen találjuk legnagyobb számban az egész Bükkalján előforduló, olyan rendszerint kúp alakú kőtornyokat, melynek oldalai a letűnt korok emberei rejtélyes fülkéket faragtak. Az ország leglátványosabb kaptárköveit egy könnyű körséta formájában tudjuk meglátogatni.

Szomolya határában, a Kaptár-völgy fölött, a Vén-hegy délnyugati oldalában lévő hatalmas kúpokkal, sziklaormokkal tagolt riolittufa-vonulat négy lelőhelye, összesen 13, egymástól jól elkülöníthető kaptárkövet foglal magába, melyeken 132 db fülke látható. A kaptárkövek fülkéinek rendeltetéséről, készítőik kilétéről, a fülkék koráról számos legenda, tudományos elmélet született.

Az egyik népszerű feltevés szerint a kaptárkövek síremlékek voltak, a fülkébe az elhunytak hamvait tartalmazó urnákat helyezték. Mások szerint a vakablakoknak bálványtartó, áldozat-bemutató szerepük volt. A leginkább ismert és elfogadott vélemény szerint a fülkében méhkaptárokat tartottak. Érdekes módon a kaptárkö-

vek feletti csodaszép, vadvirágos réten jelenleg egy nagy méhészet található, a rét szélén lévő erdősáv zúg a hangos méhzümmögéstől. A régészeti feltárások azonban egyik feltevés igazolására sem szolgáltatnak bizonyítékot.

A kaptárkövek anyaga zömében könnyen megmunkálható, vésethető riolittufa, mely a miocén kori heves vulkáni tevékenység nyomán jött létre több mint 2000 millió évvel ezelőtt. A természetileg és kultúrtörténetileg is rendkívül értékes területen 1958-ban kőbányát nyitottak, mely súlyos károkat okozott, a tiltakozás hatására 1960-ban nyilvánították védettnek a szomolyai kaptárköveket.

Pár évvel ezelőtt tanösvényt létesítettek, és jobban megközelíthetővé tették az érdekes sziklaalakzatokat. Korlátokat, lépcsőket építettek a könnyebb körbejárás végett.

2019 májusában adták át a teljesen megújított tanösvényt, acél platformokon, fémkorlátokkal védett lépcsősorokon tudjuk most már bejárni a kaptárkövek birodalmát, az új, vandálbiztos információs táblákról rengeteg érdekes információt tudhatunk meg a kaptárkövekről. A kissé tájidegen fémjárdák, lépcsők, korlátok jóval biztonságosabbá teszik a látogatást, bár a hely varázsából sokat elvesznek, ráadásul fotókat is nehéz úgy készíteni, hogy a fémépítmények ne látszódnak a képeken.



A felújított szomolyai főtérről táblák igazítanak útba a kaptárkövekhez. A térről a PΔ jelzéseket követve az aszfaltos utcán csinos kis házak között emelkedünk a falu szélén lévő sziklába vájt barlangpincék mellett elhaladva egy nagy kanyarban álló kereszting. Itt az aszfaltcsík balra tart, a kaptárkövekhez a jobboldali, kavicsos, autóval is jól járható út vezet. Pár száz méter után egy sorompónál kezdődik a tanösvény hurokútja. A 2019-es felújítás során egy új, kaptárkövet formázó bejáratú kapun keresztül jutunk.

Szomolya központjából 1400 méter séta a Kaptárkő tanösvény bejárata, a személygépkocsival is megközelíthető parkolóból pedig kb. 150 méter.

A tanösvényt jó félóra alatt kényelmesen végig lehet járni. Lépcsőzésre számítsunk, néhány helyen csúszós, morzsalékos lehet az ösvény. Az új fémjárdák, lépcsők nagyban megkönnyítik a kirándulást, azért kényelmesebb egy profi túracipőben felfedezni a kaptárkövek bizarr világát. Kevés árnyékra számítsunk, így nyáron remek viselet lehet egy gyorsan száradó technikai póló, egy mozgást nem akadályozó, strapabíró rövidnadrággal.

Forrás: www.turistamagazin.hu

Szerkesztette: Fehérné Ragcsák Andrea





A konyhatündér receptjei:

MEDVEHAGYMA-KRÉMLEVES

Hozzávalók:

- 1 csokor medvehagyma
- 3 szál újhagyma
- 5 dkg vaj
- őrölt fehérbors
- só
- 2 db. burgonya
- 2 dl főzőtejszín
- 1 liter zöldségalaplé

Elkészítés:

A medvehagymát és az újhagymát apróra vágom. A burgonyát meghámozom és felkockázom. A vajon megfőnyasztom az apróra vágott medvehagymát és az újhagymát. Rádobom az apróra kockázott burgonyát, felengedem a zöldségalaplével. Amikor a burgonya már megfőtt, botmixerrel leturmixolom. Visszateszem a tűzhelyre, 1-2 kanál levessel a tejszínt simára keverem, és a levesbe öntöm folytonos keverés mellett. Megkóstolom, és ha kell, sózom, ízlés szerint borsozom. A tejszínnel csak egyet forralok rajta.

Fokhagymás pirított kenyérkockával tálalom.

MEDVEHAGYMÁS-KACSAZSÍROS POGÁCSA

Hozzávalók:

A tésztához:

- 1 kg finomliszt
- 5 dkg élesztő
- 4 db tojássárgája
- 2 dl tej
- 1 kis pohár tejföl 20%-os
- 1 evőkanál só
- 2 teáskanál őrölt bors
- 2 csokor medvehagyma
- csipet cukor
- 30-35 dkg kacsaszír (vagy libaszír)

A kenéshez:

- 1 db tojás



Elkészítés:

A medvehagymát apróra vágjuk. Az élesztőt langyos, cukros tejben felfuttatjuk. A lisztet elmorzsoljuk a zsiradékkal. Hozzáadjuk a tojások sárgáját, sót, borsot, a felfuttatott élesztőt, a medvehagymát és a tejfölt. Kemény tésztát gyúrunk belőle. Langyos helyen kb. 20 percet pihentetjük, majd átgyúrjuk. 1 órát hagyjuk kelni.

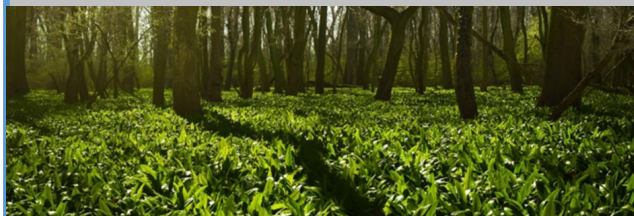
A tésztát ujjnyi vastagra nyújtjuk, bevagdaltuk, pogácsaszaggatóval kiszaggatjuk, és hagyjuk 10-15 percet pihenni.

Felvert egész tojással lekenjük, majd előmelegített sütőben 30-35 perc alatt megsütjük.

Szerkesztette: Fehérné Ragcsák Andrea

Tudtad?

A medvehagyma – a hóvirág mellett – a kora tavaszi erdő egyik jellegzetes növénye. A jótékony hatású növény gyűjtési szezonja március végére, április elejére esik.



A medvehagymát egész Európában ismerik, nálunk főleg a Mecsekben, az Északi- és a Dunántúli-középhegységben fordul elő nagyobb mennyiségben, jellemzően gyertyán, tölgy és bükk erdők aljnövényzeteként. Főként az árnyékos ligetekben, források közelében, hegyvidéki területeken érdemes keresni.

A medvehagyma friss, finom íze mellett sokféle jótékony étrendi hatással bír, fogyasztása kedvezően hat többek között a vérkeringésre és az emésztő szervrendszerre, éppen ezért a gyűjtése sokak kedvelt tavaszi elfoglaltsága.

Fő szabályként fontos tudni, hogy a növényt saját fogyasztásra, naponta legfeljebb 2 kg mennyiségben szabad gyűjteni azokban az állami erdőkben, amelyek nem minősülnek természetvédelmi területnek. A kereskedelmi célú gyűjtéséhez minden esetben engedély szükséges. Az előzetes hozzájárulást magánterületre annak tulajdonosa, állami erdő esetén a területet kezelő erdészet állítja ki.

Akár saját részre, akár kereskedelmi célra gyűjtjük a medvehagymát, tanácsos azt a szezon elejére időzíteni, amikor még nem bújtak elő a gyöngyvirág hasonló küllemű, ám mérgező levelei. A két erdei növényt leggyyszerűbben a levél dörzsölésével lehet megkülönböztetni, ugyanis csak a medvehagyma levelének van hagymaszaga.

A medvehagymát helytelenül vadfokhagymának is nevezik. A medvehagyma azonban nem a fokhagyma vad változata, bármennyire is így szokták emlegetni.

A medvehagymát főleg frissen érdemes fogyasztani, de ha később is szeretnénk élvezni az ízt, száríthatjuk, fagyaszthatjuk vagy apróra vágva olívaolajban is eltehetjük. Frissen akár salátába keverve, akár fűszerként szendvicsfeltétbe, köretekbe ehetjük, esetleg apróra vágva megszórhatjuk vele a vajas kenyeret is.

Kedvelt a medvehagymás olasz szósz, a pesto is, amit tésztára öntve egytálételként ehetünk, egészséges, lakató ebéd lesz belőle. Sokszor készítenek belőle levest, főzeléket, sőt ihatjuk is a medvehagymát, bor és tea formájában, előbbinél a friss levelet fehérborral forralják össze, a teát pedig szárított változatból készítik, köhögéskor szinte azonnal segít, szünteti a torokfájást, enyhíti a nátha tüneteit.

Forrás: www.gyszt.hu
www.portal.nebih.gov.hu

Úgy döntöttünk folytatjuk !

2023 - ban újra itt a

„Legyél a PVDSz tagja!”

elnevezésű ajándéksorsolás.

**A feltételek ugyanazok, csak a nyeremények emelkedtek
mégpedig pontosan annyira, ahány évesek lettünk**

25

**az idén a PVDSz száma ezért az Új belépők esetén a nyere-
mény Új összege:**

25 000 Ft

ajándék utalvány formájában

A régi, hűséges tagtársaink 2023 év végén:

125 000 Ft

értékű emelt összegű Wellness utalványt nyerhetnek

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: Dru-ker Nyomdaipari Szolgáltató Kft.

1033 Budapest, Mozaik u. 10.

6200 Kiskőrös, Csokonai u. 47., Izsáki út 10/b.