

Nyílt Vonal

HÉZAG NÉLKÜL

PÁLYAVASÚTI DOLGOZÓK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA
XXVII. ÉVF. III. SZÁM

INTERJÚ: HEGEDŰS ISTVÁN
LEKÖSZÖNŐ TEB ALELNÖKÜNKKEL

BÉRFEJLESZTÉSEKRŐL

MAGYARORSZÁG
VASÚTÖRTÉNETE II. /2.
RÉSZ

PVDSZ SZÜLETÉSNAPO

TISZTÚJÍTÓ
KÜLDÖTTGYŰLÉS

EGÉSZSÉGES RECEPTEK

AKTUÁLIS JOGI KÉRDÉSEK

A MUNKAVERSENY HŐSEI

A 2026-2027-ES BÉRRŐL..

TARTALOMJEGYZÉK

24 OLDAL /2026 -OS NAPTÁR MELLÉKLET

- 03** Interjú Hegedűs István leköszönő TEB
alelnökünkkel
- 05** Interjú a PVDSz elnökével és a két
alelnökkel
- 09** Aktuális jogi kérdések
- 10** Változhat-e a hároméves
bérmegállapodásban foglalt 2026. évi
bérfejlesztés mértéke?



SZERVEZETI HÍREK

- 14** Képek a "GINOP képzés"
- 15** Szakmai munkaversenyen is jól
szerepeltünk
- 16** Tisztújító küldöttgyűlés 2025.09.03
- 18** PVDSz 27. születésnap

KULTÚRMAGAZIN

- 19** A Magyar Vasút története II/2. rész
- 20** Konyha tündér receptjei
- 22** Úton nemcsak vasúton
- 23** Robi kóbor rovata

INTERJÚ

Hegedűs István, aki a PVDSZ egyik alapítója, és a kezdetektől a TEB szakág alelnöke

Fehérné Ragcsák Andrea (FRA): Hegedűs István a mai beszélgetőpartnerem, aki a PVDSZ egyik alapítótagja, kezdetektől a TEB szakág alelnöke. Alapítótag voltál, beszélnél a szakszervezet alapításának körülményeiről, illetve arról, hogy mik voltak a személyes benyomásaid, elvárásaid?

Hegedűs István (HI): Nehéz erre választ adni, mert túl voltunk a rendszerváltáson, megalakultak a gyűjtőszakszervezetek, működtek a régi szakszervezetek, mi azt láttuk, hogy szükség van egy olyan szakszervezetre, aki a pályavasúti dolgozók érdekeit védi. Járási Ferenc elnökségével megalakítottuk a Pályavasúti Dolgozók Szakszervezetét. A MÁV-nál a pályavasúti szervezet ebben az időszakban alakult meg és ezzel összefüggésben a mi elvárásunk az volt, hogy megfelelő érdekképviseléssel rendelkezzenek a pályavasúti szakmákban dolgozók, mivel ezt egyetlen szakszervezetben sem láttuk elégségesnek.



FRA: Milyen volt akkor a vasút, illetve milyennek látod most?

HI: Tulajdonképpen, ha röviden lehetne válaszolni, akkor azt mondanám, hogy pontosabb. Lehet, hogy ez most furcsán hangzik, de azt látom, hogy elment a vasút is a számítástechnika irányába, bevezették a KÖFE, KÖFI és hasonló rendszereket és, ha az elromlik,

akkor sokkal nagyobb késéseket tud okozni a hálózaton, ahol ezek a rendszerek kiépítésre kerültek. Nem az a baj, hogy a fejlődés irányába mozdultunk el, de ezen javítani kell.



FRA: A maiak már nem ismerik azt a kort. Tudnál mesélni valami érdekes, vicces dolgot?

HI: Viccesebb dolgok nem igen jutnak eszembe, de ha visszatekintünk a múltba, - amikor még a szakszervezetünk nem is működött - a legviccesebb dolgok „K menethez” (Kádár menethez) kapcsolódva jutnak eszembe. Ez még a rendszerváltás előtti időszak gyakorlatilag, ha a berendezésünk elromlott vagy valamilyen foglaltság volt, akkor muszáj volt, hogy zölddel menjen a vonata, ezért kiszúrtuk a jelfogókat.

FRA: Híres vagy arról, hogy nehezen érsz oda, ahova ígéred. Mesélnél erről egy érdekes sztorit?

HI: Lehetne többet is, de talán az egyik legemlékezetesebb, hogy Istvántelekre szerveztünk erősáramú napot Káré kollégámmal. Minden le volt szervezve, gyakorlatilag ott tartottunk, hogy megyünk ki Istvántelek alállomásra vonattal. Nekünk két

kollégámmal sikerült felszállni a Vác felé menő zónázó vonatra, ami elvitt minket Vácig, onnét vissza kellett jönni, ezért én, mint főszervező sikeresen elkéstem, rám és kollégáimra kellett várni. Talán ez volt az egyik legemlékezetesebb és tegyük hozzá a legkellemetlenebb késésem, de lehetne még párat megemlíteni.



FRA: A vasúton belül hogyan ítéled meg a TEB helyzetét?

HI: A TEB-re egyre nagyobb szükség van, mert elég sok elektronikus biztosítóberendezést helyeztek üzembe. A TEB-es szakemberekre egyre nagyobb szükség van, mivel ők üzemeltetik ezeket a berendezéseket. Egyre nagyobb szaktudásra lesz szükség, olyan szakembereket kell kiképezni, akik az informatika területén is otthonosan mozognak, de a régi berendezéseket is ismerik, elég összetett feladatokat kell ellátni.

FRA: Hogy látod a mai fiatalok kellő számban jönnek-e ide, illetve szerinted mivel lehetne idecsábítani őket?

HI: Első körben kiemelném, hogy a munkarend az egyik probléma, amire a feleknek 27 éve nem sikerült megoldást találni, illetve csak részeredménynek tekinthetjük, hogy a házi készenlétet több helyen sikerült bevezetni. Sokan nem szeretik a 32 órás jelenlétet, a fiatalok ma inkább a home office munkalehetőséget keresik. Többféle megoldás létezik erre, mert találkoztam nagy cégeknél dolgozó karbantartókkal, gépmesterekkel, ahol találtak erre a problémára megoldást. Én nem akarok erre tippeket adni a MÁV-nál, de szerintem ez itt egy régi elavult rendszer.

FRA: Több mint 40 évet dolgoztál ugyanazon cégnél, ha jól tudom, első és egyetlen munkahelyed is. Ha tehetné megváltoztatnál valamit, és ha igen, mit?

HI: Pontosítanám a kérdést, mert nem az első és egyetlen munkahelyem. 1976-ban a Hűtőgépgyárban kezdtem dolgozni, mint villanszerelő karbantartó, ami ebben az időben már egy kicsit nyugatias cég volt, ahol elég sok tapasztalatot szereztem. 1979. március 1. napjával jöttem a MÁV-hoz dolgozni, gyakorlatilag ekkor volt a gazdasági világválság, ezért kellett munkahelyet változtatnom. A MÁV-nál annyiban volt más a helyzet, hogy Nagykátán a biz.ber-nél kezdtem dolgozni, majd sorkatona voltam. Később kerültem a Biztosítóberendezési Központ Javítóüzeméhez, gyakorlatilag Kőbánya-felsőn dolgoztam elég sokáig. Időközben elektrikusi végzettséget szereztem és elmentem a Népligeti alállomásra elektrikusnak. Később, amikor a gyermekeim óvodás korúak lettek ismét visszatértem a biz.ber. szakterületre.

FRA: Most, hogy nyugdíjas lettél következik a jól megérdemelt pihenés, vagy valami más? Hogyan telnek majd a nyugdíjas Hegedűs István napjai?

HI: Remélem még munkával és bízom benne, hogy ezt az egészségem még engedi.

FRA: Köszönöm szépen az interjút.

1 perces kérdés-felelek:

Sör vagy bor? Sör

Balaton vagy hegyek? Balaton

Csirke vagy marha? Töltött káposzta

E vagy B (erősáram, biz. ber)? Mindkettő

Tél vagy nyár? Nyár

Munka vagy nyugdíj? Munka.

Interjú dr. Kispál Viktor elnökkel, Mezei Vera szervezetpolitikai és kommunikációs alelnökkel és Nagy Miklós György szervezési és érdekvédelmi alelnökkel

dr. Hollósi Boglárka (HB): Köszöntelek benneteket, szeptemberben tisztújító küldöttgyűlést tartott a PVDSZ, a küldöttek 5 évre, 2030-ig dr. Kispál Viktort elnöknek, Mezei Verát szervezetpolitikai és kommunikációs alelnöknek, Nagy Miklós Györgyöt szervezési és érdekvédelmi alelnöknek választották meg. Gratulálok nektek a megválasztáshoz. Hogyan értékelnétek az elmúlt 5 évet?



dr. Kispál Viktor (KV): Köszönjük szépen a gratulációt. Én azt gondolom, hogy a szakszervezet jó irányba megy, jók a változások. 2020-ban választottak meg elnöknek, amit akkor megfogadtam, azt szerintem sikerült tartani. Nem csak Pálya, TEB, Forgalom és leányvállalatok vannak, én már akkor is és ma is azt gondolom, hogy nem csak egy-egy szakterületnek vagyok az elnöke, hanem minden szakterületen és leányvállalatnál dolgozó tagunk érdekeit szeretném és fogom elnökként képviselni, szerintem, hogy ezt ddig sikerült is tartani. Taglétszámunk folyamatosan nő, a társszakszervezetek elismernek minket, a munkáltatókkal kiegyensúlyozott kapcsolataink vannak. Tagdíjbevételeink folyamatosan nőnek, a gazdálkodásunk megalapozott, biztos gazdasági háttér van mögöttünk, de nyilván nem

mondhatjuk, hogy odaértünk a végéhez, mert mindig lehet jobban csinálni.

Nagy Miklós György (NM): Én is üdvözlök mindenkit. Az elmúlt 5 évről sok mindent lehetne mondani, ami a legfontosabb, hogy egy új elnökkel kezdtük meg az elmúlt öt évet. Megfiatalodtunk, mi úgy látjuk, hogy fiatal elnökünkkel biztosított a szakszervezet jövője. Sokat jelent, hogy jogi segítséget közvetlenül az elnöktől kaphatunk. Az én munkámban változatlanul a szervezés a fő tevékenység. Sikeresnek mondható az elmúlt öt év, a taglétszámunk gyarapodott, stabil tagsággal rendelkezünk, gazdasági helyzetünkről már elnök úr beszélt. Meglátásom szerint ezt az irányt kell tovább vinni. A PVDSZ-t szakmai és érdekvédelmi vonalon is sikeressé kell tenni.

Mezei Vera (MV): Én öt éve csöppentem bele az érdekvédelmi munkába, úgy gondolom a bérfejlesztések és a hároméves bérmegállapodás is jó irányba vitte a szakszervezetet, illetve egyéni helyzetek és problémák megoldásában, munkajogi kérdések rendezésében is eredményesek voltunk. Kiegyensúlyozott, jó a kapcsolatunk a MÁV vezetéssel és ezt szeretnénk folytatni a következő években is.

HB: A korábbi 5 alelnöki pozícióból 2 maradt, amelyek viszont korábban önállóan nem léteztek. Milyen feladatok tartoznak az alelnökökhöz?

KV: Alapvetően az átalakításnak a szükségességét mindannyian éreztük, valamilyen szinten az 5 alelnök, illetve a szakági vezetői vonal egy kicsit duplikálódást jelentett. A feladatokat határoztuk meg illetve osztottuk fel újra, ennek következtében lett az 5 alelnökből 2, a szervezetpolitikai és kommunikációs alelnök, illetve a szervezési és érdekvédelmi alelnök. Az alelnöki feladatokról beszéljenek az alelnökök, akiknek át is adom a szót.

NM: Az, hogy kevesebb lett az alelnök nem tett rosszat a szervezetnek. A feladatok nem aprózódnak szét, nekem annyiban új, hogy az évek óta hozzám tartozó szervezés mellé, az érdekvédelem is kapcsolódik, de ebben nagy segítséget jelent, hogy van két jogász a szervezetben, akiknek a szakmai tapasztalatára és tudására támaszkodhatunk. A szervezést pedig továbbra is nagy intenzitással visszük tovább, amibe továbbra is be kívánjuk vonni a külső képviselőinket is. Sajnos a vasutasság fogy, egyre inkább a létszámcsökkenés nem pedig a létszámnövekedés a jellemző, de bízom benne, hogy továbbra is sok segítséget kapok a területi kollégáktól és közös erővel gyarapítani tudjuk a tagság létszámát.

MV: Eddig komplexen kezeltük a szervezést, az érdekvédelmet és a kommunikációt is. Most, hogy prioritássá vált a világban a kommunikáció, úgy döntöttünk, hogy ezt külön alelnöki szintre emeljük. A szervezetpolitikánk meghatározása is nagyon fontos, ebben a pillanatról pillanatra változó jelenben meg kell tudnunk szólítani a fiatalokat, be kell vonnunk őket, hiszen az ő érdeküket is képviseljük.

A velük való értelmes párbeszédet nekünk is tanulni kell, fel kell gyorsulnunk, hogy tarthassuk a lépést az új generációkkal. A Social Media, a mesterséges intelligencia térfoglalása a mi munkánkat is folyamatos megújulásra készíti, állandó odafigyelést, és azonnali reakciókat kíván. Mindemellett továbbra is fontos az idősebb nemzedék megtartása, és a velük való kapcsolat fejlesztése is. A szervezettségünk növelésében igen fontos szerepet játszik mindkét iránynak megfelelő kommunikációs csatornák kiépítése, működtetése.

KV: Szeretném kiegészíteni a kollégák által elmondottakat azzal, hogy nem csak rövid távon gondolkozunk, hanem középtávú stratégiát is kell alkotnunk. Szervezési területen merre kell mennünk, hol vannak bővítési lehetőségek, mi az, ami hangsúlyt kapjon, de a kommunikáció területén is előre kell gondolkodni, milyen ötleteket, akciókat valósítsunk meg!? Természetesen nem hagyhatjuk ki a szervezet fejlesztését, átalakítását, folyamatos monitorozását.

HB: Mit vártok az új felépítéstől?

KV: Hatékonyabb, ütőképesebb, gyorsabb döntési mechanizmust, pontos feladat és felelősség meghatározást. Korábban a másik három alelnöki pozíció mellett párhuzamosan futott még a szakági választmányi ügyezető, de nem feltétlenül jól és pontosan volt meghatározva, hogy kinek mi a felelőssége, feladata. A 2025-ös választás óta azt gondolom, hogy egyértelműbbek a feladatmeghatározások, ami a mindenki által elvárt nagyobb hatékonyságot eredményezhet.

NM: Sok igazságot mondott el az elnök úr, de tény és való, hogy egyszerűsíteni kell a dolgokat. Szűkíteni kellett a tisztségviselők létszámát, mert egy nagy apparátus mellett lassú, nehézkes a döntéshozatal. Bízunk benne, hogy a területen megválasztott vagy megválasztandó képviselők hozzá fognak tenni ehhez a munkához és sikeresebbek leszünk. Jó ötlet volt a szűkítés.

MV: Véleményem szerint a kevesebb több elve mentén komolyabb, több munkát tudunk végezni azokkal a kollégákkal, akik aktívak és elhivatottak. Hosszú távon biztos, hogy előre visz bennünket a változás.

HB: 2025-ben jelentősen átalakult a MÁV-csoport, hogy ítélték meg a változásokat?

KV: Alapvetően az, hogy holding működés van akár még jó is lehet. A gyakorlat dönti el, hogy ez egy sikeres, működőképes átalakítás volt -e. Finoman szólva, az elmúlt 11 hónap nem mondom, hogy arról győzött meg, hogy 100 %-osan jó irányú vagy megfelelő volt ez a változás. További kérdés, hogy a beolvadt cégek jó helyre kerültek-e? Példaként szoktuk megemlíteni, hogy a MÁV FKG Kft. MÁV Zrt.-be történő integrálásával kapcsolatban határozott szakmai álláspontunk, hogy nem az irányításba, hanem a területileg illetékes pályavasúti igazgatóságokba kellett volna integrálni. A másik, ami mellett nem lehet elmentni szó nélkül, hogy a holding vezetés, illetve az adott társaság vezetése álláspontom, tapasztalataim szerint még nem biztos, hogy tudja mikor és miben dönthet. Azt gondolom, hogy kiforratlanok a dolgok. Fontos és jelentős változás, hogy az év második felében a GYSEV-Zrt-hez átkerült nagyságrendileg 1500-1600 dolgozó, ami szintén egy új helyzetet szült. A GYSEV létszáma majdnem megduplázódott, ennek következtében a PVDSZ, - amely eddig is jelen volt a GYSEV-nél - most még nagyobb arányban, sokkal nagyobb taglétszám van jelen. Nyilván erre is több időt, energiát, emberierőforrást kell majd mozgósítanunk.

Jelentős változások voltak, de ugyanúgy, mint a PVDSZ esetében, itt is elmondhatom, hogy véleményem szerint a MÁV-csoport átalakítása nincs még kész.

NM: 48 éve vagyok vasutas, ezért számomra az valami csoda lenne, ha nem történne átszervezés. A januári átalakulásban van jó és rossz is. A MÁV Pályaműködtetési Zrt. megalakulása, mint a PVDSZ-t leginkább érintő változás számunkra azért pozitív, mert ebben társaságban koncentrálódik a pályavasúti szakterület, és tagságunk 2/3-a ennek a társaságnak a munkavállalója. Valószínűleg gazdasági szempontok alapján fog eldőlni, hogy sikeresnek vagy eredményesnek tekinthető-e a szervezeti változás. Lesznek-e források a szükséges felújításokra és karbantartásokra? Az anyagi források mellett szakszervezetünk részéről lényegesebb kérdés, hogy rendelkezésre áll-e a feladatok ellátásához szükséges megfelelő képzettségű és létszámú munkaerő? A GYSEV-hez átkerült munkavállalókat nem hagyhatjuk magukra az ő képviselőtöket továbbra is el kell látnunk, a szervezésben ide is koncentrálni kell, célul tűztük ki a társaságnál lévő taglétszámunk bővítését.

MV: Minden változás kétirányú. Reméljük, hogy a munkavállalók a végén jól fognak az átszervezésből kijönni, de most a GYSEV-hez átkerült munkavállalók sokat panaszkodnak. Kisebbségi feladataink vannak ezzel kapcsolatban, segítjük őket és figyelünk rájuk. Szerintem a változásokat egyre nehezebben viselik a kollégák. Nekünk arra kell figyelnünk és abban van feladatunk, hogy a munkavállaló tagjaink jogai, a foglalkoztatás feltételei, a bérek és juttatásaik egyetlen társaságnál se csorbuljanak, illetve semmilyen hátrányt ne kelljen elszenvedniük.

HB: Összel jelentős tagdíjcsökkentést jelentett be a VSZ és a VDSZSZ is, mit gondoltok erről, lesz ennek hatása a PVDSZ-re?



KV: Én azt gondolom, hogy más szakszervezetnek az életébe nem szólnék bele. Tény, hogy alacsonyabb tagdíjjal több kollégát tudnak bevonni a szakszervezet látókörébe, de én azt gondolom, hogy ez ránk nem igazán lesz hatással. A többi szakszervezet változatlanul a bruttó munkabért, keresetet határozta meg, illetve annak 0,6 vagy 0,7 %-át, mi pedig az alapbér 0,5 %-át jelöltük meg, amit a munkáltató tagdíjként von le a munkavállalótól. Számszerűsítve ez azt jelenti, hogy egy 400.000 Ft-os alapbér esetében, készenléttel, rendkívüli munkavégzéssel, több műszakos munkarend esetén pótlékokkal a bruttó kereset elérheti 800.000 Ft-ot, ebben az esetben más szakszervezetnél a havi tagdíj 4.800 Ft vagy 5600 Ft, ezzel szemben a PVDSZ-nél csak 2.000 Ft a tagdíj. Emiatt azt gondolom, hogy ez ránk nem jelent veszélyt.

NM: Én, mint szervező azt látom, hogy akik hozzánk beléptek figyelembe vették, hogy elsősorban pályavasutasok vagyunk, de a szakmaiság mellett a gazdasági szempontok jelentős mértékben befolyásolták a döntést. Más szakszervezetek tagdíjcsökkentése valószínűleg összefüggésbe hozható a taglétszám csökkenéssel. Nem gondolom, hogy más szakszervezetek tagdíjcsökkentése kedvezőtlen lenne a számunkra, mivel a mi tagjaink sok esetben a fele annyit sem fizetnek, mint más szakszervezetnél és napjainkban mindenki egyre jobban figyel arra, hogy hol tudja a kiadásait csökkenteni.

MV: Véleményem szerint piaci kínálat van itt is és valamilyen szinten versenyezni kell, akár tagdíjban vagy szolgáltatásban, illetve hogy milyen képviselőt tudnak a tagoknak adni. Jó is ez, mert ha a piac működik, akkor mindenki megtalálja az igényének megfelelő szervezetet. Kinek mi a fontos, mit szeret egy csapatban, mi az igénye, hova szeretne tartozni, és ennek megfelelően választ. Szerintem „a jó bornak nem kell cégér”, mind a négy nagy szakszervezetről tudjuk, hogy mit tud nyújtani, az emberek majd eldöntik, hogy hová lépnek be, de én sem félek attól, hogy nekünk kevesebb tagunk lesz.

HB: Mit kívántok a vasutasoknak, tagtársaitoknak az ünnepekre, a jövő évre?

KV: Legfontosabbnak tartom, ezért nyugalmat és kiszámíthatóságot. Sok új munkavállalót, hogy a munkatársaink létszámihiánnyal összefüggő leterheltsége csökkenjen. A meglévő bérmegállapodásban szereplő mértéket meghaladó béremelést, annak érdekében, hogy a szakszervezeti munka eredményeként javuljon a vasutasok bérpozíciója.

NM: Nyugalmat, békességet! Legyen pénz a vasút fenntartására, mert akkor látni fogják a kollégák, hogy van értelme a munkájuknak!

MV: Egészséget, nyugalmat, biztonságot! Kellemes ünnepeket és boldog új évet!

HB: Köszönöm a beszélgetést, és sok sikert kívánok nektek!

A MÁV-CSOPORT 2025-ÖS SZLOGENJE: INTEGRÁCIÓ!

A MÁV-Csoport felett tulajdonosi jogkör gyakorló Építési és Közlekedési Minisztérium (ÉKM) nevében Lázár János miniszter 2024. év végén részvényesi határozattal döntött a MÁV-Csoport átalakításáról, a vállalatcsoport valamennyi társaságát érintő szervezeti integráció megvalósításáról. Az integráció célja, hogy olyan profiltiszta leányvállalati struktúra jöjjön létre, amely egységes, hatékonyabb működést tesz lehetővé, csökkenti a párhuzamosságokat és javítja a költséghatékonyságot, továbbá összehangolja a vasúti, a HÉV és az autóbuzsos közlekedést.

A MÁV Zrt. 2025. január 1. napjával jogi értelemben szétvált, ennek során új, önálló társaságként létrejött a MÁV Pályaműködtetési Zrt., valamint fennmaradt a MÁV Zrt.

A MÁV Pályaműködtetési Zrt. alapvető feladata ellátni a pályaműködtetési tevékenységet, üzemeltetni és irányítani a közforgalmú kötöttpályás pályahálózat, valamint az infrastruktúráknak (vasúti pályák) karbantartását. A társaság feladatköre rendkívül komplex, mivel a MÁV Pályaműködtetési Zrt.-be még 2024. év végén beolvadt a MÁV FKG Kft. és később a MÁV KfV Kft., így a vállalat a felépítménykarbantartási, gépjavítási és felépítményvizsgáló tevékenységeket is folytat. A társaságnál a legfontosabb feladatok ellátására külön igazgatóságok szerveződtek (pályaműködtetési és beruházási szervezet, FKGI, KfVI). 2025. év végén a MÁV Pályaműködtetési Zrt. kb 15.000 főt foglalkoztat

A vállalatcsoport életében kiemelt jelentőségű esemény volt a MÁV-HÉV Zrt. és a Volánbusz Zrt. beolvadása a MÁV-START Zrt.-be. Ennek eredményeként 2024. december 31. napján megalakult az egységes vasúti és a közösségi autóbuzsos személyszállítási társaság, amely a MÁV Személyszállítási Zrt. nevet kapta. Ezzel a lépéssel megvalósult az integrált, autóbuzsos és vasúti személyszállításért felelős közszolgáltató vállalat létrejöttének kívánalma. A vállalatnál kb 29.000 munkavállaló dolgozik, ezzel pedig a MÁV Személyszállítási Zrt. Magyarország legtöbb embert foglalkoztató vállalatává vált.

Aktuális JOGI kérdések



A MÁV Szolgáltató Központ Zrt. továbbra is a vállalatcsoport háttérszolgáltatásait (pl. informatikai, működéstámogatás) látja el, többek között a vállalatcsoport informatikai és működéstámogatási háttérrel adja. Tevékenysége folyamatosan bővül, egyre több és több feladat került átcsoportosításra más leányvállalatoktól (pl. IT és környezetvédelmi tevékenységek), ez pedig egyben azt is jelenti, hogy a vállalat dolgozóinak száma folyamatosan emelkedik.

Ahogy a MÁV Zrt. szétválása kapcsán már említettük, idén január 1. napjától a MÁV Zrt. – csökkentett, kb 400 főt létszámmal - továbbműködik és központi csoportirányító szerepet tölt be a vállalatcsoport élén. Irányítja, koordinálja a csoport tevékenységét, stratégiát ad, a három szakmai cég munkáját összehangolja és tevékenységüket felügyeli. Feladatai közé tartozik a közösségi közlekedési szolgáltatások integrált, csoportszintű üzletfejlesztési és stratégiai céljainak meghatározása. Egyes kiemelt vállalati funkciók központosításra kerültek, amelyek csoportirányító általi ellátása lehetővé teszi a hatékony, utasbarát működést: ilyen például a haváriaközpont, amely felügyeli a közlekedést, működteti a központi személyszállítási fődiszpécseri ügyeletet, irányítja a rendkívüli események kezelését. Továbbá központilag látják el az utastájékoztatási koordinációt, illetve szervezik a vasúti és autóbuzsos utastájékoztatási feladatokat, kapcsolatot tartva a végrehajtást végző pályaműködtetési, szolgáltatói utastájékoztatási és forgalmi területekkel. Csoportirányítóként a MÁV Zrt. végzi az egységes kommunikációt is.

A 2025-ben kiteljesedett vállalati integráció megvalósította az egyes társaságok tevékenységalapú átszervezését, továbbá társaságokon belül is számos szervezeti változást eredményezett, amelynek köszönhetően a MÁV-Csoport immáron ténylegesen vállalatcsoportként működik.

Változhat-e a hároméves bérmegállapodásban foglalt 2026. évi bérfejlesztés mértéke? (avagy a fellegekben járunk?)



A munkáltató és az érdekképviseltek között 2024. január 30-án létrejött hároméves bérmegállapodás alapján a tavalyi béremelést követően a MÁV csoport munkavállalói ez év január 1-től 6,7 %-os alapbérfejlesztésben részesültek és 2026. január 1-től további 4,7 %-os alanyi jogú bérfejlesztésre jogosultak.

A 2024. évi bértárgyalások során az érdekképviseltek arra törekedtek, hogy a több évre szóló bérmegállapodásban legyen garancia a vasutasok bérének inflációt meghaladó mértékű növekedésére.

A szakszervezetek kezdeményezésére a megállapodásban rögzítésre került, hogy amennyiben az infláció az előre jelzett (2025-re 5,2 %, 2026-ra 3,2%) mértéket a KSH által közzétett tény adat szerint meghaladja, akkor az adott év végén a munkáltató köteles a különbözetnek megfelelő alanyi jogú bérfejlesztést az érintett naptári év első napjától visszamenőlegesen végrehajtani. A jelenleg ismert, illetve a várható inflációs adatok a 2025. évre előre jelzett 5,2 % alatt maradnak, ezért visszamenőleges bérfejlesztés nem várható.

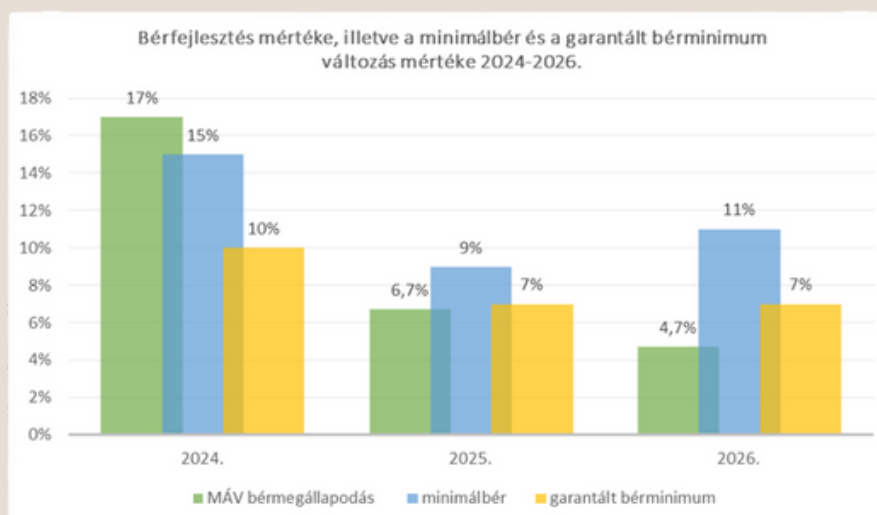
Mi történt a MÁV-csoportban megkötött hároméves bérmegállapodás aláírása óta?

Versenyszféra és a Kormány Állandó Konzultációs Fórumán (VKF) 2024. november 25-én hároméves bérmegállapodást kötöttek, mely szerint 2025-ben 9%-kal, 2026-ban pedig 13%-kal emelkedne a minimálbér, amennyiben megvalósul 2025-ben 3,4 %, 2026-ban 4,1 % GDP-növekedés, az inflációs prognózis 2025. évre 3,2 %, 2026. évre 3 %.

A megállapodás aláírása óta jelentősen megváltoztak a 2025. évre prognosztizált gazdasági mutatók. A kormány számításai szerint az infláció 4,7 százalékos a GDP-bővülés pedig 0,5 százalékos lehet, ezért a 2026. évi minimálbér és garantált bérminimum mértékéről a felek tárgyalásokat folytattak.

2026. december 4-én a sajtóból értesültünk arról, hogy megszületik a megállapodás 2026. évi minimálbérről és garantált bérminimumról. A megállapodás értelmében a minimálbér 2026. január 1-től a jelenlegi 290.800 Ft-ról 11 %-kal, bruttó 322.800 Ft-ra, a szakmunkás-bérminimum pedig az idei 348.800 Ft-ról 7 %-kal, bruttó 373.200 Ft-ra emelkedik.

A MÁV-csoport és az érdekképviseltek között létrejött hároméves bérmegállapodásban foglalt 2026. évi bérfejlesztés mértékének felülvizsgálatát és CSÉT ülés keretében történő tárgyalását az érdekképviseltek részéről kezdeményezték. A tárgyalásokat többek között a minimálbér és a garantált bérminimum 2025. és 2026. évi emelésének mértéke indokolta. Az alábbi diagram jól szemlélteti, hogy 2024-ben a MÁV-csoport átlagos alapbérfejlesztése csupán 2 %-kal haladta meg a minimálbér emelés mértékét, ami nem tudja ellensúlyozni a 2025. és 2026. évi minimálbér és garantált bérminimum emelés mértékéből adódó hátrányt.



A MÁV-csoport munkavállalóinak munkaerőpiaci pozícióját meg kell erősítenünk.

2025. november 24-én Lázár János ÉKM Miniszter részvételével ülésezett a MÁV-csoport érdekegyeztető tanácsa (CSÉT).

Az ülésen a hároméves bérmegállapodás eredményeiről és a 2026. évi juttatások közös felülvizsgálatáról tárgyaltak a felek. A tárgyalások 2026. január második felében folytatódnak.

GVE

A MÁV Zrt. gazdasági vezérigazgató-helyettese a tárgyalások jövő évi folytatásához felkérte a szakszervezeteket javaslataik megfogalmazására. Ennek eleget téve a PVDSz összeállította és elküldte javaslat-csomagját a 2026. és 2027. évi bérintézkedésekre vonatkozóan.



Pályavasúti Dolgozók Szakszervezete

1142 Budapest

Teleki Blanka út 15-17. III. em.
honlap: www.pvdsz.hu

Tel./fax/üz.rögz.: (06) - 1 - 511 - 8194

Üzemi tel.: 01 + 45 - 35; tel./fax/üz.rögz.: 01 + 81 - 94
e-mail: pvdsz@pvdsz.hu

Dányi Gábor
vezérigazgató-helyettes r.
MÁV Zrt.
1097 Budapest, Könyves K. krt. 36.

Tárgy: Javaslat bérmegállapodáshoz
lkt. sz.: 42/2025

Tisztelt Vezérigazgató-helyettes Úr!

A 2982/2025/MAV sz. megkeresésére hivatkozással ezúton nyújtjuk be a PVDSz javaslatát a bérmegállapodáshoz kapcsolódóan.

A MÁV-Csoportnál hatályos Bérmegállapodás által 2026. évre biztosított bérfejlesztés mértéke álláspontunk szerint korrigálásra szorul, tekintettel az élelmiszerárak idei emelkedésére, a vállalati bérfejlesztésekhez általánosan iránymutatóként szolgáló garantált bérminimum 2026. évre megállapított összegére, továbbá a vasutas dolgozói bérek összecsúszására. Ennek megfelelően javasoljuk a 2026. évi bérfejlesztés mértékét 7%-ban megállapítani. Hozzáteesszük, hogy amennyiben a munkáltató szeretne differenciált bérfejlesztést, akkor a 7% bérfejlesztésen felül tudjuk támogatni, az alapelvek közös kialakításával.

Továbbá javasoljuk a 2025. évben az ÉKM által biztosított többletjuttatások továbbvitelét 2026. évre. Javasoljuk, hogy 2026. év során 2 részletben: egy alkalommal vasutasnapkor 300.000.- Ft és egy alkalommal év végén 300.000.- Ft kerüljön kifizetésre a dolgozóknak. Azaz összesen 600.000.- Ft-ra kerüljön megemelésre a béren kívüli juttatások mértéke (az alanyi jogú SZÉP kártya juttatáson felül), akár lojalitási juttatásba bevonás által vagy hasonló (KSz részét képező) jogcímen. Illetve a munkáltatói nyugdíjpénztári hozzájárulás mértéke 1%-kal kerüljön növelésre.

Szakszervezetünk nyitott a hároméves Bérmegállapodás 1 évvel történő meghosszabbítására 2027. évre vonatkozóan és természetesen nem zárkózunk el a Miniszter Úr által a legutóbbi CsÉT ülésen javasolt 10% mértékű bérfejlesztéstől sem.

Álláspontunk szerint a MÁV-Csoport létszámának erőltetett csökkenése (létszámcsoökkentés) nem megfelelő irány, ugyanis a végrehajtó szolgálatoknál fizikai munkakörben munkát végzők tekintetében már jelenleg is kiélezettnek tűnik a létszámhelyzet, jelentős pozíció/létszámhiány jellemzi őket. A MÁV-Csoportnál a következő 2-3 évben jelentős számú munkavállaló fogja betölteni az öregségi nyugdíj korhatárt, az ő pótlásuk már most is nehézséget okoz. Amennyiben egyenesen tiltani kívánjuk a nyugdíj melletti foglalkoztatást, úgy a foglalkoztatási helyzet álláspontunk szerint hamar kritikussá válik. Véleményünk szerint a létszámcsoökkentés szempontjából kizárólag a technológiai fejlesztés miatt kiváltott, esetlegesen feleslegessé vált munkaerő jöhet szóba.

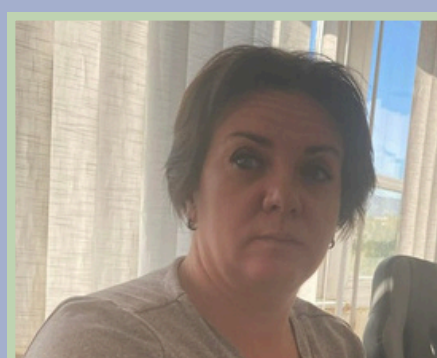
Javasoljuk továbbá, hogy a társasági kollektív szerződésekben biztosított fix (Ft) összegű juttatások egységesen kerüljenek legalább 15%-kal megemelésre.

Budapest, 2025. december 5.

Üdvözléssel:

Dr. Kispál Viktor
elnök

GINOP projekt keretében vettünk részt több napos továbbképzésen, melynek a témája: a hatékony kommunikációs stratégiák használata a szakszervezeti munkában.



PVDSZ Tisztújító küldöttgyűlés

2025. 09. 03-án

Tisztelt Küldöttek, Kedves Barátaink!

5 éve ilyenkor egy új választási ciklus kezdődött, most pedig befejeződött, ezen időszak alatt sok minden történt velünk. A munkajog, munkaügyi kapcsolatok területéről elmondható, hogy már nem lehet nélkülünk módosítani a KSZ-t, a munkáltatóval, társszakszervezetekkel kiegyensúlyozott, korrekt a kapcsolatunk. A kommunikációt érintően a ciklus alatt megújult a honlapunk, az újságunk, Facebook oldalunk indult, ahol sok információt közlünk, osztunk meg tagjainkkal. A MAKASZ segítségével, illetve különböző akciókkal a közösségépítés is egyre magasabb szinten van. A PVDSz taglétszáma 5 év alatt 10 százalékkal növekedett a MÁV (illetve Pályaműködtetési) Zrt. és az összes tagság vonatkozásában is.

A többi szakszervezeté ezzel szemben csökken. Korábban a tagdíj többféle volt, a választási lehetőséget folyamatosan szűkítettük, így 2025- től a tagdíj mértéke újbelpők esetén már csak az alapbér 0,5%-a. A gazdálkodásunk stabil, kiegyensúlyozott. A több tag magasabb tagdíjbevételt eredményez.

Jó úton haladunk, kérjük a bizalmat újabb 5 évre.



Dr. Horváth Viktor

Elnök:

dr Kispál Viktor

Szervezetpolitikai és kommunikációs alelnök:

Mezei Vera

Érdekvédelmi és szervezési alelnök:

Nagy Miklós György

Forgalmi választmányi ügyvezető:

Kővári Imre

PML választmányi ügyvezető:

Fekete Zsolt

TEB választmányi ügyvezető:

Kovács Csaba

Társasági képviselő GYSEV:

Ripszki József

Társasági képviselő SZESZA:

Bostyán Sándor

Elnökségi tag:

Szentgyörgyi Mihály

Felügyelő és Etikai Bizottság:

Kerékgyártó Regina,

Ujvári Attila,

Lippai Tibor.



A megválasztott tisztségviselőknek sok sikert kívánunk a munkájukhoz!

2025. november 04-én

A MÁV Pályaműködtetési Zrt. által több helyszínen meghirdetett munkaversenyen vettek részt sárbogárdi a kaposvári és a szakály-hőgyészi pft szakasz munkavállalói.



A Szakály- hőgyészi kollégák 4. helyezést érték el.

A kaposvári kollégák 3. helyen végeztek.

A sárbogárdiaknak az 5. helyre sikerült bekerülni.



Gratulálunk az előkelő eredményekhez!

SZÜLETÉSNAP

PVDSZ 27.



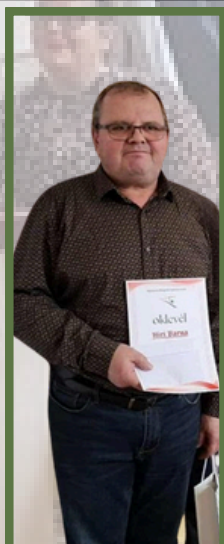
Díjátadás

2025.10.08

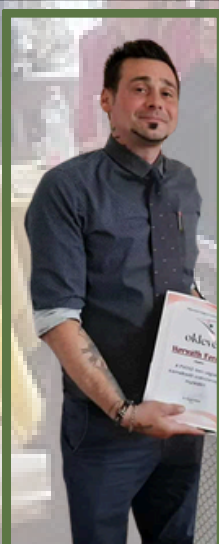
"Az év
szervezője"

Kővári Imre

"Kiemelkedő
szakszervezeti
munkáért"



Hiri Barna



Horváth Ferenc



Kleizer Krisztina

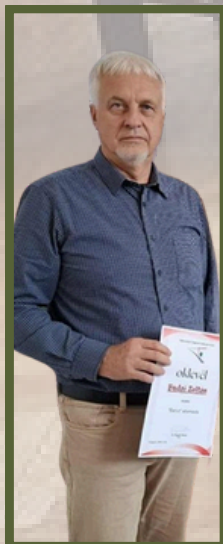


Tóth Zoltán



Furulyás Róbert

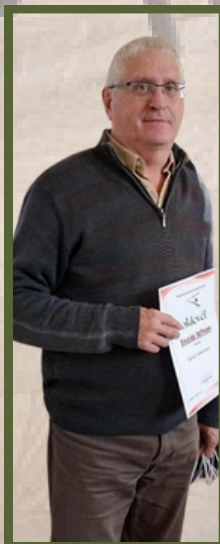
"Életút elismerés"



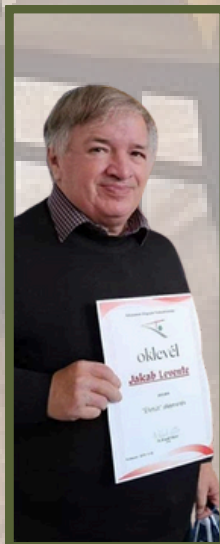
Budai Zoltán



Horváth Csaba



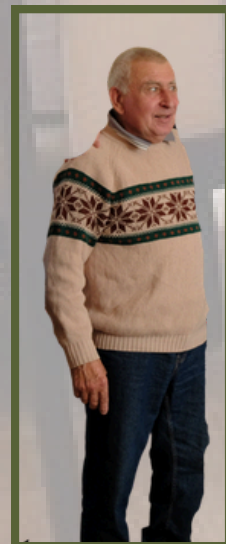
Buzás Zoltán



Jakab Levente



Hegedűs István



Ódor György

Magyarország vasúttörténete 2/2. rész



A vasút aranykora: a dualista monarchia (folytatás)

Az új díjtételek nem csak a vasutak jövedelmezőségét, hanem a vasút kereskedelmet, mezőgazdaságot, ipart fejlesztő hatását is figyelembe vették. A nehéz anyagi helyzetbe kerülő magánvasutakat az állam rendszeresen kisegítette vagy kivásárolta, így a hálózat fejlődése töretlen volt.

A dualista monarchia idején Magyarországon megtelepedett, majd jelentős fejlődésnek indult a vasúti járműgyártás. A növekvő vasúti rendszer igényeit egyre inkább hazai mozdonyok és kocsik elégítették ki. A MÁV saját világszínvonalú gyártókapacitással rendelkezett (MÁVAG), a Rába Magyar Vagon- és Gépgyár néhány évvel alapítása után már Európába, Latin-Amerikába és Afrikába is exportálta termékeit.



1904-es kötelezettségvállalás alapján megszületett "Az Ogulintól Knin irányában létesítendő államvasuti vonal megépítéséről szóló 1912. évi XLVIII. törvénycikk", amely kimondta, hogy dalmát államvasútként Ogulintól az akkori dalmát határig, Kninig 206 kilométer hosszú, másodrendű fővonalat épít a magyar állam hat és fél év alatt, 97 500 000 korona költséggel. Az első világháború végéig 68 km vasúti pálya készült el, így a Császári és Királyi Osztrák Államvasutak érdekeltségéhez tartozó Dalmáciai vasútvonalig tartó szakaszt már a területen alakult új ország, a Szerb-Horvát-Szlovén Királyság fejezte be.



Az első világháború kitörésekor a történelmi Magyarországon 21 200 km vasútból 18 933 km volt a MÁV kezelésében (44,3% állami tulajdon, 55,7% állami kezelésű magántulajdon). A pályaépítéssel egy időben közel 1500 vasútállomás is felépült, továbbá a történelmi Magyarország területén 1600 km keskeny nyomtávolságú vasútvonal (a mai kisvasutak és közúti vasutak elődei) is megépült.

Forrás: wikipedia.hu

Szarvaskő Egertől 11 km-re északra, Szilvásváradtól 17 km távolságra délre fekszik, a Bükk nyugati pereme alatt elterülő völgykatlanban, az Eger-patak mentén. A település kivételes szépségét a fekvésének köszönheti.



Az alig több mint 300 lelket számláló Szarvaskő már a 13. és 16. században vámszedő-, illetve várhely volt, ami a völgyben húzódó fontos kereskedelmi vonalat ellenőrizte. Helynevének eredete nem is a településhez, hanem az északról föléje magasodó sziklahegyhez (mai nevén a Várhegyhez) kapcsolódik, amelynek elnevezése részben mondákból, részben írásos történeti dokumentumokból, részben az emberek által megfigyeltekből, tapasztalatokból fakad.

A település országos, sőt nemzetközi hírnevét földtani szakmai körökben főleg azért szerezte meg, hogy az itt lévő gabbró kőzetben nagy vasérc- és titántartalmú kőzet fordul elő. Szarvaskő határában 1801-ben találtak először vasércet, amit innen még szekerekkel szállítottak a szilvásváradai vaskohóba, amely 1870-ig működött.

A szarvaskői vár

Egy mára már elpusztult vár, melynek romjai a Bükk-vidék csúcsrégiójának nyugati peremén, a Keselyű-hegy északkeleti nyúlványán találhatóak egy meredek sziklás hegy tetején.

Az egykori vár délnyugati szélénél állott egy nagy fakereszt, amelyet valószínűsíthetően a várban évszázadokon át működő Szent Miklós kápolna és az itt raboskodó Telekessy István kuruc püspök emlékére állították. A kereszt helyén ma a nemzeti zászló lobog, de valamikor a 20. század második felében a várom délekeleti oldalán felállítottak egy másik keresztet, amely még ma is emlékezteti a jelenkor szemlélőit. A Várhegy a kereszttel és a zászlóval együtt Szarvaskő jelképe lett.

A Major-tető kilátója

A fából épült kilátó egy megállapodásnak köszönhetően jött létre. 2004-ben egy mobilszolgáltató épített ide átjátszótornyot, de a községtől erre csak úgy kapott engedélyt, ha az építmény a turisták érdekeit is szolgálja. A település délkeleti oldalában magasodó markáns szirt tetejéről körbenézve rögtön megértjük, miért szokták az előttünk elterülő községet hazánk legszebb fekvésű települései közé sorolni.

Forrás: szallas.hu
wikipedia.org



Szerkesztette: **Fehérné Ragcsák Andrea**



EGÉSZSÉGES ÉTELEK



A csipkebogyót (népies nevei: csipke, csitkenye, hecsedli, hecserli, hecse(m)pecs, seggvakaró, bicske) évezredek óta használják a népi gyógyászatban. Nem véletlen, hogy az orvoslásukról híres egyiptomiak és a maják is kincsként tekintettek rá. Szerencsére Magyarország egész területén megtalálható a hegy- és domboldalakon, erdőkben, kerítések mellett, vagy akár csatornapartokon is. Az első őszi fagyok idején érik be. A termés színe változó, a narancssárga színű még nem egészen érett, míg a sötét mélyvörös már puha húsú túlérett. A csipkebogyó tápértéke akkor a legmagasabb, ha leszedése után azonnal felhasználjuk. A-, B1-, B2-, és K-vitamin található benne, de legfontosabb hatóanyaga a természetes C-vitamin. A C-vitamin részt vesz az oxidációs folyamatok szabályozásában, erősíti a vérerek falát, szilárdítja a kötőszövetet, fokozza a szervezet védekezőképességét, ellenállását a fertőzésekkel, betegségekkel szemben. Megelőzőként segíti a csontok erősödését, szilárdságát és a csontképződést.



Készülhet belőle akár gyógytea, gyümölcsbor, szörp, vagy lekvár, mártás, leves készítésére is használhatjuk. A csipkebogyóból hideg eljárással készített italok nagyon sok C-vitamint tartalmaznak, ezért a napi fogyasztásával a szervezet ellenálló képességét növelik. Alkalmas még saláták, gyümölcssaláták ízesítésére, vagy bőlé készítésére. Bort is készítenek belőle.

Mivel nemcsak egészséges, de pikáns is, az ünnepek közeledtével egy pohárkrémes

Sültalmahab **csipkebogyókrémmel**

Hozzávalók:

40 dkg csipkebogyó
3 evőkanál méz
4 alma
4 tojásfehérje
1 evőkanál méz
csipetnyi őrölt fahéj

Elkészítés:

A csipkebogyót megtisztítjuk, majd kevés vizet aláöntve puhára pároljuk. Szitán áttörjük, így a benne lévő szőrök és magok nem kerülnek a krémbe. A sűrű gyümölcspépben elkeverjük a mézet. Az almákat forró sütőben addig sütjük, míg a héjuk megreped. Meghámozzuk, majd az almák húsát összetörjük.

A tojásfehérjéket kemény habbá verjük, óvatosan beleforgatjuk a mézet, az almapépet, és fahéjjal ízesítjük. Az almás habot a csipkebogyókrémmel váltakozva üveg pohárba rétegezzük. Behűtve kínáljuk.

Forrás: wikipedia.org
benu.hu
egy.hu

Szerkesztette: Fehérné Ragcsák Andrea

Forrás: wikipedia.org
benu.hu
egy.hu

Szarvaskőben 2008 óta szerveznek fesztivált a csipkebogyónak. Időpontja hagyományosan az október 23-hoz legközelebb álló szombat.

A település környezeti adottságai sajnos nem kedveztek más kultúrnövények termesztésének, így az itt lakó emberek már réges-rég kihasználták a környező erdők és mezők terméseit: a csipkebogyót, somot, galagonyát... Ebből a népi lekvárfőző hagyományból indult ki az első csipkebogyó fesztivál, mely mára már ország-, sőt világszerte híressé vált.

A lekvárfőzés bemutatása mellett szórakoztató programokkal, népművészeti termékek vásárával és kézműves bemutatóval várják a látogatókat.



ROBI KÖBOR ROVATA



Erdély, Nyikómalomfalva

Erdélyi kis falucska, Székelyudvarhelytől pár kilométerre fekvő település Nyikómalomfalva. A falu eredeti neve egyes források szerint Hídlaka, amelyet a XIV. században említettek először. A mai nevét a faluban működő három vízimalom emlékére kapta, illetve a falucskát átszelő Nyikó patakról, mely a falu történelme során nem volt mindig békés természetű. 2005. augusztus 23-án a patak nagy esőzések miatt felduzzadt, és több métert emelkedve elöntötte a települést, több ember halálát okozva ezzel. A Székelyföld szívében található település központjában helyezkedik el az 1809-ben épített katolikus templom, amelybe több alkalommal is volt szerencsénk elmenni vasárnapi misére. A szentmise után, a vendégszeretetéről híres Tisztelendő Úr meginvitált bennünket egy jó pohár borra.

A falu közösségi élete során a család, a rokonság, a barátok mind-mind egy nagy közös összetartó egységet alkotnak. Ez az a hely, ahol furcsán néznek Rád, ha az utcán sétálva, nem térsz be pár percre a rokonaidhoz, barátaidhoz egy kávéra, egy pohár italra, vagy néhány jó szóra. A falucska szinte minden háza előtt székelykapu áll, és rajta egy idézett szöveg, amely múltunk, jelenünk, és megmaradásunk törvényét hirdeti. Felemelő érzés az utcán végigsétálni, és az ott élő barátaink közösségi életében rövid ideig részt venni. Szerencsére több évtizede tart ez a baráti kapcsolat, amely már szinte családdá forrta magát, megmutatva, hogy egy nemzetnek nincsenek határai, és az elmúlt rendszer sem tudott néppé kovácsolni egy nemzetet.

Mertinkó Róbert

HALLOTÁL MÁR A

“LEGYÉL TE IS A **PVDSZ TAGJA!”**

NYEREMÉNY JÁTÉKRÓL?



KERESS MINKET:

WWW.PVDSZ.HU

**Értékeljük
a belépő
tagjaink
bizalmát.**

**Negyedévente
belépett tagjaink
között sorsolunk:
30 000 Ft-ot**

**Meglévő
tagjaink között
sorsolunk évente
135 000 Ft-ot**

**Megbecsül-
jük a
meglévő
tagjaink
hűségét!**

**Aktív szervezőink
között sorsolunk
negyedévente:
30 000 Ft-ot.**

**Kellemes
karácsonyi
ünnepeket és
boldog új évet
kívánunk minden
tagtársunknak és
családtagjaiknak!**

A Pályavasúti Dolgozók Szakszervezetének lapja- Kiadja a Pályavasúti Dolgozók Szakszervezete

Felelős kiadó: dr. Kispál Viktor

Főszerkesztő: Mezei Vera-**Tervező-szerkesztő:** Mezei Vera

Szerkesztőség: 1141 Budapest Teleki Blanka utca 15-17.

Telefon/Fax/Üz. rögzítő: 06-1/511-8194 Vasútüzemi tel/Fax/üzenet rögz:01+81-94

E-mail:pvdsz@pvdsz.hu és info@pvdsz.hu

Internet: www.pvdsz.hu

Meg nem rendelt kéziratokat nem őrünk meg, és nem küldünk vissza, az anyagok rövidítésének jogát fenntartjuk.

Nyomás: Druk-ker Nyomdaipari Szolgáltató Kft.

1033 Budapest, Mozaik u. 10.

6200 Kiskőrös, Izsáki út. 10/b