

MAGYAR VASUTAS

ALAPÍTVÁ: 1904-BEN

2026. január, LXX



MEGJELENIK 10 EZER PÉLDÁNYBAN



ELEGÜNK VAN a bántalmazásból!

12. OLDAL

4. oldal

Győzött
az igazság

5. oldal

Védelmező,
támogató szakszervezet

6-7. oldal

Válsághelyzet,
elbocsátás az RCH-nál

8. oldal

Hogyan tovább
Dunakeszi?

9. oldal

Szomorú évzáró az RCH-nál

10-11. oldal

Akcióban a gépészek

12. oldal

VSZ: Elegünk van
az erőszakból!

13. oldal

Segítenek a budapestiek

14. oldal

Vonatozás, túrák, kirándulások

15. oldal

- Keresztretjérvény
- Köszönjük!

Friss hírekért, információkért
látogasd a Vasutasok
Szakszervezete honlapját

www.vsz.hu

AZ EXPLORER KLUB
BEMUTATJA

TÚRATERV
2026



EXPLORERKLUB | JÁRD AZ ÚTAD VÉLŐN!

4. oldal



13. oldal





8. oldal



6-7. oldal

Együtt jutunk célba

Egy új év kapujában állunk, miközben ti a régi elhivatottsággal végzitek a munkátokat. Amikor mások még alszanak, amikor ünnep van vagy hétköznapi, amikor esik, fúj, havazik, ti akkor is szolgálatban vagytok. A közlekedésben dolgozni nem egyszerű: felelősség, hivatás és elkötelezettség.

Nehéz év áll mögöttünk. Feszített munkarendek, létszámhiány, növekvő elvárások, gyakran kevés megbecsülés. A járművek mégis elindultak, az utasok célba értek, az ország működik. Ez a ti munkátok eredménye.

A közlekedés a gazdaság gerince, a mindennapi élet ütőere. Nélkületek megállna az élet. Ez nem kérdés, ez tény. És éppen ezért joggal várjuk el a biztonságos munkakörülményeket, a kiszámítható beosztást, a tisztességes béreket és a valódi megbecsülést.

A szakszervezet azért van, hogy ezekért kiálljon – veletek együtt. Egyenként lesöpörnek minket, de ha sokan együtt mozdulunk, erősek vagyunk, s nem lehet átlépni rajtunk. Az összefogás ad erőt a tárgyalásokhoz, követelésekhez, s ahhoz, hogy határozottan és eredményesen lépünk fel a dolgozók érdekében.

Az új év legyen a szolidaritás éve! Álljunk ki egymásért a fülkékben, a pályán, a megállóknak és a műhelyekben! Figyeljünk egymásra, mert a biztonság nemcsak szabály, hanem egymás iránti felelősség is.

Legyen ez az év a hangunk megerősödésének éve is! Értjük el, hogy ne egyszerűen csak működjön, hanem színvonalasan, méltó körülmények között működtethessük a közlekedés. A jó működtetésért pedig elismerést várunk.

Kívánok mindannyiunknak balesetmentes szolgálatot, egészséget, kitartást és erőt ahhoz, hogy közösen formáljuk a jövőt. Lépünk az új évbe egymásra számítva, mert a közlekedésben is igaz: együtt jutunk célba.

Boldog, biztonságos és eredményes új évet kívánok mindenkinek!



Meleg János

a Vasutasok Szakszervezetének elnöke

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETE LAPJA

KIADJA ÉS TERJESZTI: A VASUTASOK SZAKSZERVEZETE

E-mail: info@vsz.hu

Felelős kiadó: MELEG JÁNOS, a Vasutasok Szakszervezetének elnöke

Főszerkesztő: NÉMET H. ERZSÉBET • Felelős szerkesztő: HORVÁTH CSABA

Szerkesztőség: 1023 Budapest, Ürömi u. 8.

Központi telefonszámok: 326-1616, 326-1622

ISSN: 0460-6000 • Egyéni előfizetési díj: 960 Ft/év + postaköltség

GYŐZÖTT AZ IGAZSÁG

Több évnyi megfeszített munka, szakmai egyeztetés és a döntéshozók folyamatos ostroma után a Vasutasok Szakszervezete (VSZ) elérte célját. Kiharcoltuk, hogy 2026. január 1-jétől visszakapják az arcképes menetkedvezményt azok a kollégáink is, akiket a korábbi évek zavaros szervezeti átalakításai és a jogszabályi hiányosságok miatt méltatlanul megfosztottak ettől a jogosultságtól.

Mint arra bizonyára sokan emlékeznek, 2013 és 2019 közötti időszakban, a vasúti és a közúti közlekedés átszervezésekor – legyen szó a MÁV SZK Zrt. felállításáról vagy a Volán-társaságok integrációjáról – a jogalkotó megfélemezte a jogfolytonosságról. A VSZ-nél kezdettől fogva hangsúlyoztuk: nem hagyhatjuk, hogy a cégtáblák cseréje miatt évtizedes munkaviszonyt és szerzett jogokat, egyebek között például az arcképes menetkedvezményt elvegyék a nyugdíjba vonulóktól.

Személyes találkozók során személyesítettük az illetékes minisztert a kialakult helyzettel, és egyértelművé tettük: a VSZ nem fogad el olyan megoldást, ami különbséget tesz vasutas és vasutas között. Végre elértük a célunkat, visszakapják a kedvezményt a nyugdíjasok. Ez a mi közös sikerünk.



... nem hagyhatjuk, hogy a cégtáblák cseréje miatt évtizedes munkaviszonyt és szerzett jogokat, egyebek között például az arcképes menetkedvezményt elvegyék a nyugdíjba vonulóktól ...

A cégcsoport minden tagja számít

A vonatkozó rendelet friss módosítása végre kimondja, hogy a menetkedvezmény szempontjából „vasúti társaságnak” minősülnek a háttér-szolgáltatók – mint a MÁV SZK – és a konszolidált körbe tartozó egyéb leányvállalatok is. Ezzel megszűntettük azt a jogi kiskaput, amelyre hivatkozva korábban bevonták az igazolványokat.

Visszamenőleges védelem

Az elért módosítás szerint, ha valaki egy közfeladat-átvétel miatt került át új munkáltatóhoz – például a Volán-MÁV egyesülés során –, és az átszervezés napján volt kedvezménye, akkor azt a nyugdíjazásakor is meg kell őriznie. A módosított paragrafus egy bekezdése deklarálja, hogy a kedvezményre való igényjogosultság a közvetlenül az érintett társaságtól való nyugdíjba vonulás után is megilleti a jogosultakat. Ez a jogszabályi garancia teremti meg az alapot a korábban elvesztett igazolványok újranyomtatásához.

Mikor és hogyan lehet igényelni?

A jogszabályi adatátadási kötelezettség naptári évre szól, ezért a rendszerek élesítése 2026. január 1-jével történik meg. Ekkor frissülnek azok az adatbázisok, amelyek alapján az érintett volt SZK-s és Volános kollégáink ismét benyújthatják igényüket.

Visszakapom az igazolványt, ha 2015-ben (MÁV SZK Zrt.) vették el?

Igen. Ha az új szabályok alapján fennáll a jogosultságod, 2026. január 1-jétől újra kérheted.

Ez csak a vonatra jó, vagy az autóbuszra is?

Az új, egységesített „menetkedvezményi igazolvány” a jogszabályban rögzített feltételek mellett biztosítja az utazási lehetőséget.

Mi a teendőm most?

Az eljárásról szóló munkáltatói tájékoztató a honlapunkon érhető el.

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETE NEM CSAK ÍGÉRGET!

Védelvező, támogató szakszervezet

Egy közösségi oldalon megjelent, megható köszönőposzt hívta fel sokak figyelmét október elején egy, a Vasutasok Szakszervezetéhez kötődő, hosszú és tanulságos történetre. Három tagtársunk fejezte ki háláját a szakszervezetnek és jogi képviselőnknek, amiért több mint két év küzdelem után végre lezárult az ügyük – méghozzá számukra igazságos módon.

A történettel egészen 2016-ig kell visszanyúlnunk, amikor a MÁV Zrt.-től kiszervezték a takarítói feladatokat. Akkoriban – ahogyan azóta is – egyedüli szakszervezetként a Vasutasok Szakszervezete azonnal kezdeményezte az egyeztetéseket az új munkáltatóval. Vezetőiket fórumra hívtuk Záhonyba, hogy a munkavállalók közvetlen tájékoztatást kapjanak a változásokról, a „hogyan továbbról”. Az ott elhangzottakról természetesen részletesen beszámoltunk lapunk, a Záhonyi Vasutas hasábjain is, és akkor úgy tűnt, az érintettek egy része megnyugvást talált a válaszokban.

Sokasodó problémák

A cégváltást követően azonban sorra jelentkeztek a problémák: bérszámfejtési pontatlanságok, tisztázatlan levonások, adminisztratív hiányosságok és munkáltatói anomáliák keserítették meg tagjaink mindennapjait. Visszatekintve is úgy látjuk, az új munkáltató nem volt felkészülve az átvett munkavállalók foglalkoztatására – legalábbis nem abban a minőségben és szervezettséggel, amit korábban a MÁV kötelekében megszoktak.

A gondok olyan szintet értek el, hogy 2017 elején több érintett kolléganő nyílt levélben fordult a munkáltatóhoz, amit a Záhonyi Vasutas is közölt. A szakszervezet több alkalommal is próbált egyeztetni: telefonon, személyesen, formális és informális keretek között is. Amikor egy-egy területen javulás látszott, máshol újabb problémák kerültek felszínre. A tagjaink sérelmei valóságosak voltak – még akkor is, ha helyi szinten ezeket igyekeztek „túlzásnak” vagy „félreértésnek” beállítani.

Idővel azt is érzékeltük, hogy a szakszervezet jelenlétét, fellépését és következetességét nem mindenhol látták

... ez a feladatunk. Ott lenni, amikor baj van. Szólni, amikor igazságtalanság történik. Kiállni azokért, akik egyedül eszköztelenek lennének ...

szívesen. Mégis: éppen ez a feladatunk. Ott lenni, amikor baj van. Szólni, amikor igazságtalanság történik. Kiállni azokért, akik egyedül eszköztelenek lennének.

Mindezek után nem ért minket meglepetésként, amikor a későbbi létszámleépítések során azok közül is többen a listára kerültek, akik korábban már konfliktusba keveredtek a helyi vezetéssel – és akik egyben a Vasutasok Szakszervezetének tagjai is voltak. Az elbocsátottak közül öten voltak tagtársaink.

Szemben a széellel?

Ekkor a szakszervezet vezetésével és jogi képviselőivel egyeztetve megszületett a döntés: az ügyet munkaügyi perre visszük. Egy tagunk esetében – a felmondás körülményei miatt – még polgári per is indult. Akadtak kétkedők, akik szerint „esélytelen küzdelemben” kezdünk, és hogy „majd a nagyok felülről mindent elnyomnak”. Csaknem két év és számos tárgyalás után kijelenthetjük: nem így történt.

Ötből végül három tagtársunk jutott el a sikeres lezárásig. Nem azért, mert a többiek ügye gyengébb lett volna, hanem mert a hosszú, idegörlő folyamat emberileg rendkívül megterhelő volt. Az érintetteknek tanúkkal, vallomásokkal felvértezve, ellenséges légkörrel kellett szembenéznük, és nem mindenki tudta ezt végigcsinálni. De azok számára, akik kitartottak, végül megszületett az igazság.

Az elsőfokú ítéletek mind a munkavállalók javára születtek, és bár a munkáltató ezeket sorra megfellebbezte, az igazság újra és újra utat tört magának. Végül a hosszas jogi huzavona után peren kívüli egyezség született, és a munkáltató kifizette az összegeket, amiben megállapodtunk a munkavállalók érdekében. Mindenki elégedetten távozott a tárgyalóasztaltól.

Ez nem csupán egy sikersztóri

Mondhatnánk: boldog vég, mindenki megy tovább a maga útján. De ez a történet több ennél. Ez a történet a kitartásról, a közösség erejéről és a szolidaritásról szól. Arról, hogy egyszerű, dolgozó embereket nem lehet következmények nélkül méltánytalanul kezelni. Arról, hogy az igazság néha lassan jár, de megérkezik. És arról, hogy a Vasutasok Szakszervezete nemcsak szavakban, hanem tettekben is ott áll a tagjai mellett – akkor is, amikor az út hosszú, nehéz és bizonytalan.

A tanulság világos: nem véletlen az sem, hogy valaki a Vasutasok Szakszervezetének tagja lesz. Lehet, hogy sokan ma még nem látják igazán fontosnak a szakszervezeti tagságot, vagy a közösségépítés erejét – de legalább érdemes úgy tekinteni rá, mint egy biztosításra. Egy olyan biztosításra, amely akkor nyújt valódi védelmet, amikor arra a legnagyobb szükség van.

Amikor „kár” vagy „hátrány” éri a munkavállalót – méltánytalansággal, jogsérelemmel vagy kiszolgáltatottsággal megfűszerezve – a Vasutasok Szakszervezete ingyenes jogi támogatást biztosít tagjai számára. Minden helyzetben kiáll a tagjai mellett, és a végsőkig küzd az igazukért, úgy, hogy a tagdíjon kívül semmilyen további anyagi kötelezettség nem terheli őket.

Ez a történet is egyértelműen mutatja: a Vasutasok Szakszervezetéhez tartozni nem csupán döntés, hanem biztonság, közösség és valódi, kézzelfogható védelem. **Dolhai József**

... bérszámfejtési pontatlanságok, tisztázatlan levonások, adminisztratív hiányosságok és munkáltatói anomáliák keserítették meg tagjaink mindennapjait ...

... ez a történet a kitartásról, a közösség erejéről és a szolidaritásról szól ...

VÁLSÁGHELYZET, elbocsátás az RCH-nál

2026-tól nem vállal el veszteséges megbízást Magyarország legnagyobb vasúti áru fuvarozó társasága, a Rail Cargo Hungaria. Ez a döntés a fajlagosan drága, de nemzetgazdasági szempontból nélkülözhetetlen egyes kocsifuvározást érinti érzékenyen, amely 2026-tól már nem kap állami támogatást. A veszteségeség elkerülésének azonban nagy ára van: díjmelés és leépítés.

Jelentős átalakításokra, ezen belül leépítésre is készül az RCH, mert sokkal szorosabbra kell húznia a nadrágszíját. Az ok, hogy 2026-tól már az öt éven át élvezett támogatás nélkül kell nyújtania az eddig országosan kínált vasúti egyes kocsifuvározást. A továbbiakban ezért csak akkor tud minél több fuvart veszteség nélkül teljesíteni, ha az eddiginél hatékonyabb és kisebb szervezetként működik.

Az előzmények

A vasúti egyes kocsifuvározás támogatási rendszer (VEKT) első évében – 2021-ben – a 6,4 milliárd forint mintegy 80 százalékat az egyes kocsiszolgáltatást a kezdetektől országos lefedettséggel kínáló RCH használta fel. Mellette csak egy rivális végzett hasonló munkát, a későbbi években vi-

szont már további tíz. Így 2024-ben és 2025-ben már csak bő 60 százaléknyi forrás (4 milliárd forint) jutott a legnagyobb hazai vasúti áru fuvarozóra és az idei támogatási keret szeptemberre ki is merült.

Egyes hírek szerint a támogatást újonnan igénybe vevő vasúttársaságok egy kiskaput kihasználva, valójában irányvonatok továbbítására tudták használni a támogatást és azért is lobbiztak, hogy az RCH osztrák tulajdonú cégként egyáltalán ne is kaphasson a támogatásból. Ez a törekvés olyan jól sikerült, hogy végül senki sem kap ilyen támogatást. Helyette a minisztérium a pénzt a vasúti infrastruktúra javítására szánja, mert – az indoklás szerint – abból minden vasútvállalatnak haszna van, mindegyik versenyképessége javul, míg az eddigi támogatással csak egyes társaságok nyereségessége nőtt.

Azt minden vasutas tudja, hogy ez a pénz kevés az infrastruktúra érdemi javítására, az áru fuvarozási szegmensből viszont nagyon fog hiányozni. A „nyereségesség vádját” pedig az RCH sajnos képtelen volt az elmúlt két évtizedben igazolni, és 2025 is veszteséggel fog zárulni. A támogatás hiánya pedig a vasúti áru fuvarozási piac jelenlegi helyzetében a kisebb társaságoknak is érzékeny veszteséget fog jelenteni.

A következmények

Az RCH válasza az új helyzetre kettős, ugyanis természetes módon megpróbál jelentős – és egyébként indokolható – áremelést elérni a piacon, továbbá sajnos komoly mértékű, technológiát és létszámot egyaránt érintő optimalizálásra is készül.

Ennek megfelelően a vállalat értesítette ügyfeleit a várható változásokról, egyben új, magasabb ár ajánlatokat adott, és igyekszik velük alternatív megoldásokat is találni. Ahogy azonban már korábbi években is volt rá példa, a fuvaroztatók, az ügyfelek nem reagálnak pozitívan – egyes esetekben pedig egyáltalán nem is reagálnak – a díjmelésről szóló ajánlatokra. Ismert, hogy a teljes hazai gazdaság repülőrajt helyett mélyrepülésben van már évek óta, ami egyáltalán nem kedvez a díjmelési törekvéseknek.

Az olcsóbb működtetés érdekében az RCH 2025. december 20-tól mintegy 10 százalékkal szűkítette a hálózatát. Ekkortól 270-nel kevesebb helyen lehet fel- és leadni az árut, amelyet így a kijelölt gyűjtőpontokra kell eljuttatniuk az ügyfeleknek. Ez a részükről beruházást igényelhet.

Ötszáz vasutas kerülhet utcára

A kisebb hálózathoz kisebb eszközparkra lesz szükség. Az anyacégtől lízingelt mozdonyflotta szűkül, a ré-

... ismert, hogy a teljes hazai gazdaság repülőrajt helyett mélyrepülésben van már évek óta, ami egyáltalán nem kedvez egy díjmelési kampánynak ...



„... a menedzsment elképzelései és a tulajdonos elvárásai 2026-tól kezdődően jelentős, akár 500 főt is elérő, fokozatos létszámcsökkenést irányoznak elő a 2025-ös 1700 fős létszámhoz képest ...”

gebbi teherkocsik vizsgáztatás helyett kikerülnek a forgalomból, a tolatási kapacitás is nagyjából 10 százalékkal csökken.

Azonban az egyesek-szektor még a felsorolt intézkedésekkel és a költségek ezekből adódó csökkentésével is szűkülhet, szűkülni fog. A már megkezdett optimalizálással ugyanis aligha válhat nyereséges a társaság összes egyesek-s fuvarja.

A kisebb hálózathoz, a kevesebb fuvarhoz sajnos kevesebb munkavállaló is kell majd.

A menedzsment elképzelései és a tulajdonos elvárásai 2026-tól kezdődően jelentős, akár 500 főt is elérő, fokozatos létszámcsökkenést irányoznak elő a 2025-ös 1700 fős létszámhoz képest. A csökkenés valós nagysága azon múlik, hogyan reagál a piac a hálózat szűkítésére és a társaság más intézkedéseire.

Elhalasztott bértárgyalás

Ebben a környezetben kellett egyeztetni a 2026-os bérintézkedésekről. Nem meglepő, de nagyon fájó módon a munkáltató azzal a kéréssel fordult az érdekképviselet felé, hogy március végéig ne tárgyaljunk a berről, mert jelen helyzetben biztosan nem tud a

középtávú megállapodásunknak megfelelő, azaz reálbér-növekedést jelentő ajánlatot sem tenni, nemhogy meg egyezni ebben.

A tárgyalások során megállapodtunk, hogy a munkáltató 2026 első félévében a munkáltató működésével összefüggő okból munkaviszony megszüntetést kizárólag azon munkavállalók esetében kezdeményez, akik 2026. december 31-ig az öregségi nyugdíjkorhatárt betöltik, vagy nők kedvezményes öregségi nyugdíjra (Nők 40) jogosultságot szereznek 2026. december 31-ig. A munkáltató kötelezettséget vállalt arra, hogy a Nők 40-re jogosult munkavállalókat érintő motivációs programok részleteiről a szakszervezetekkel tárgyalást folytat és megállapodást köt. A 2025 év végi bónusz 50 ezer forint lett, ami szintén a vállalat nehéz gazdasági helyzetét tükrözi. A VBKJ rendszer, a nyugdíjpénztári és az egészségpénztári tagdíjkiegészítés intézményét változatlan feltételekkel megújítottuk 2026-ra is.

A helyzet tehát lehangelő az RCH háza táján. Alacsonyabb év végi bónusz, mint tavaly, bérfejlesztés nélküli évkezdés, bizonytalan jövő. Hozzá kell tennünk, hogy a vasúti áru fuvarozás sehol sincs könnyebb helyzetben. Az egyik legfőbb probléma pont az, ahogy a tulajdonos RCA minden idők legnagyobb veszteségét halmozta fel

„... a helyzet tehát lehangelő az RCH háza táján. Alacsonyabb év végi bónusz, mint tavaly, bérfejlesztés nélküli évkezdés, bizonytalan jövő ...”

Az egyesek-s fuvarozás mennyisége a hazai vasúton továbbított 40 millió tonna árúnak a tizede, míg az RCH 2025-ös 19 millió tonnás teljesítményéből hárommillió tonnát képvisel. Jellemzően tömegáruról – építőipari alapanyagokról, ócskavasról, fáról, üzemanyagokról és vegyi árukról – van szó. Az Európa több országában működő egyesek-s támogatásnak köszönhetően ezeket az árukat nem kell a közúton fuvarozni. A veszélyes árut eleve célszerűbb vasúton továbbítani.

Az RCH működésében a hárommillió tonna áru jelentősége sokkal nagyobb, mint amennyire a tömege alapján gondolhatnánk. Az egyesek-s fuvarozás fajlagos költségei ugyanis az igénybe vett gépek és a szükséges munkaerő-intenzitás miatt kétszer nagyobbak az irányvonatokénál. Ezen áruk kezelése, továbbítása érdekében országos hálózatot tartott fenn az RCH. Ám így most az is kézenfekvő, hogy éppen ebből a tevékenységből kíván annyit leépíteni, amennyi révén az egyesek-s fuvarozás megmaradó része gazdaságossá válhat. Azonban amikor egy hálózatot visszametszenek, akkor kikerülnek belőle a veszteséges fuvarok, de az addig nyereségesek is veszteségesek válhatnak.

2025-ben, így az eddigi támogató magatartást és cselekvést nem kapjuk meg tőlük.

Mégis, ne felejtsük el, hogy a munkaügyi kapcsolatok kialakult, kiharcolt rendszere miatt továbbra is az várható és ezért minden meg is fogunk tenni, hogy bármilyen további lépésre kerüljön is sor, az megállapodásos keretek között valósuljon meg. Megállapodást pedig csak akkor kötünk, ha az a tagjaink számára az adott körülmények között a legjobb eredményt tartalmazza.

További veszélyek

Korábban az RCH részletesen bemutatta minden érintett számára, hogy milyen veszélyekkel járhat az egyesek-s forgalom megszűnése a vasúton. Több millió tonna áru áterelődése, ezzel együtt több százezer újabb kamionos fuvar megjelenése a közutakon, ennek minden további – zsúfoltsági, környezetterhelési, közút rombolási – hatásaival együtt. Emellett a vasúti szállítási, elegyrendezési, karbantartói munkakörökben jelentkező több ezer ember foglalkoztatásának veszélyeztetése.

Most egy újabb, bár „csak” áttételes hatás is fenyeget azzal, hogy a támogatás megszűnése miatt a piacon bekövetkező áremelés végül be fog épülni a végtermékek árába is.

**Az oldalt szerkesztette
Zlati Róbert**

HOGYAN TOVÁBB DUNAKESZI?

Bizakodással indítjuk a 2026-os évet, a dunakeszi járműjavító ügyében. Az új vállalat a munkavállalókkal együtt a tudásukat és a kitartásukat is örzi 99 vagyis idén már 100 éve.

A Dunakeszin működő járműjavító kálváriája 2025 augusztusában vált egyértelművé, de természetesen a cég életében már korábban érzékelhető volt a működési zavar. Mégis ez volt az az időpont, amikor a problémák a nyilvánosság számára is egyértelművé váltak. A Vasutasok Szakszervezete ekkor kérte a Magyar Vagon vezetésétől a cég helyzetével kapcsolatos tájékoztatást. Ekkor még „csak” a munkavállalók munkaidőkeretét módosították, bízva abban, hogy hamarosan helyreáll a cég működése.

Sajnos nem így történt.

Az ősz során nagyon sok változás híre keringett, így sok fél- vagy nem valós információ is lehetett hallani. Természetesen ez időszakban mind a munkáltatóval, mind a tagjainkkal tartottuk a kapcsolatot és tájékoztatást kaptunk a felszámolótól is.

A biztató hírekre egészen az adventi időszak végéig várni kellett, de ekkor végre megismerhettük a cég jövőjét, fennmaradásának lehetőségeit. Az élet a két ünnep között sem állt le, hiszen az év végén frissen megalakult a Dunakeszi Vasútgépész Járműjavító és Járműgyártó Kft. Ez a cég hivatott tovább működtetni a járműjavítás, gyártás tevékenységet és ami nagyon fontos: valamennyi eddigi munkavállalóval együtt.

Szervezetünk december 17-én levelében kérte, hogy mivel az új cég a MÁV tulajdonában lesz, így a jogutódlással átkerült munkavállalók részesüljenek a cégcsoport által biztosított lehetőségekben.

Bizakodással indítjuk a 2026-os évet, a dunakeszi járműjavító ügyében.

Széles Szilárd



FRISS FEJLEMÉNYEK

Egy szilveszter napján – 2025. december 31-én – megjelent bejegyzésben a 24.hu internetes portál észrevette: a MÁV Magyar Államvasutak Zrt. száz százalékos tulajdonrészt szerzett a frissen alapított Dunakeszi Vasútgépész Járműjavító és Járműgyártó Kft.-ben. A portál értesülései alapján a 444.hu szakújságírója emlékeztet: ez már a harmadik néven működő cég ugyanazon a telephelyen, miután az eredeti dunakeszi járműjavító és tulajdonosa, a Ganz-Mavag Invest Zrt. súlyos adósságokkal felszámolás alá került.

ÁLLAMI MENTŐAKCIÓ?

A lap szerint a cégnevek újak, valójában azonban a Magyar Vagon-csoport bedőlt cégeinek reinkarnációját, az állami mentőakció egyik fázisát látjuk. Ez az a cégcsoport, amely az óriási, 1 milliárd eurós egyiptomi vasútkocsi-megrendelés részese lett a (Magyar Vagon) Dunakeszi Járműjavító és Járműgyártó Kft. révén, orosz partnerséggel.

Az internetes portál értesülése szerint a gigazünet köré kiépült céghálóból azután a NER-elitbe tartozó Szalay-Bobrovniczky-Kristóf jelenlegi honvédelmi miniszter, Tombor András MCC-alapító és Hernádi Zsolt Mol-vezér érdeklődése nemrég 10 milliárd forintot osztalékot vettek ki, ehhez képest fordulat volt, hogy felszámolásba dőlt mind az egyiptomi vagonokat gyártó dunakeszi járműjavító, mind a cég tulajdonosa, a Ganz-Mavag Invest Zrt.

A lap utánajárt: a háttérben egy gyors állami mentőakció zajlott le, karácsony előtt leválással új cégeket hoztak létre, amelyekbe átvitték a vagongyártáshoz szükséges eszközöket, miközben az adósságok a felszámolás alatt álló társaságoknál maradtak. A jogszabályi keret a stratégiailag kiemelt felszámolásokra vonatkozó, 2021-ben elfogadott törvény adta meg – írta a 444.hu.

AZ ÚJ CÉGRŐL

A portál értesülése szerint az adósságoktól megtisztított cég 3 millió forintos jegyzett tőkével indult, saját tőkéje meghaladja a 10 milliárd forintot, ebből több mint 3 milliárdnyi tárgyi eszköz és közel 7 milliárdnyi készlet került bele. Ezt a társaságot vásárolta meg most a MÁV. A dolgozókat munkajogi jogutódlással továbbfoglalkoztatják, az üzemi tanács és a szakszervezet ezt tudomásul vette, ugyanakkor a kollektív szerződés és a MÁV-juttatások kiterjesztését kérte.

„... a MÁV Magyar Államvasutak Zrt. százszázalékos tulajdonrészt szerzett a frissen alapított Dunakeszi Vasútgépész Járműjavító és Járműgyártó Kft.-ben ... ez már a harmadik néven működő cég ugyanazon a telephelyen, miután az eredeti dunakeszi járműjavító és tulajdonosa, a Ganz-Mavag Invest Zrt. súlyos adósságokkal felszámolás alá került ...”

Szomorú évzáró az RCH-nál

Kötetlen, de az előttünk álló nehézségek miatt egyáltalán nem vidám évzáró ülést tartott december 17-én a Rail Cargo Hungaria Központi Üzemi tanácsa.

A napirendi pontok meghatározása nélkül összehívott, kötetlen ülésen részt vett a munkáltatói oldal is.

Ott volt Kovács Imre vezérigazgató, Raisz Csaba pénzügyi igazgató, Vincze Teodóra HR- és Nyíri András üzemeltetési igazgató, Vernes András Service Delivery vezető, Gyöngyösi-Homik Katalin HR ösztönzés és Baladik Margit HP szervezet vezető, valamint Czékus József üzemeltetés támogatás vezető és Szalay Rita marketing és kommunikáció vezető is.

A vezetők értékelték a 2025. évet. Mint hangsúlyozták, nagyon nehéz és kihívásokkal teli évet hagyunk magunk mögött. Sajnos az egyesek-csi-támogatás jövő évi elmaradása teljesen átírta az RCH 2026. évi terveit. Az már most látszik, hogy nagyon bizonytalan környezet várható 2026-ban s ehhez kell alkalmazkodni nekünk is. Nagy valószínűséggel a

... nagy valószínűséggel a társaság teljes mértékű átvilágítására és átalakítására is sor kerülhet. ...

... a 2026. évi bértárgyalást a felek március 31-ig elhalasztják ...

társaság teljes mértékű átvilágítására és átalakítására is sor kerülhet. Ehhez mindenkitől segítségre és a konstruktív hozzáállásra lesz szükség. Természetesen továbbra is számítunk az RCA anyavállalat segítségére, még akkor is, ha ott is nehézségek vannak.

A HR igazgató elmondta, hogy november 20-án a VÉT keretében a szakszervezeteknek átadott, a jövő évre vonatkozó bértárgyalások elhalasztásáról és a létszámintézkedésekről szóló megállapodástervezet a cég nehéz helyzete miatt továbbra is napirenden van. A KÜT jelen lévő tagjai kérdéseket tettek fel, hozzászóltak és észrevételek is megfogalmaztak.

Az ülés utolsó részében Zubály Bertalan KÜT-elnök évértékelőjében kitért az ülések hatékonyságára, rendszerességére, a munkavállalók rendszeres tájékoztatására. Végezetül megköszönte a bizottságok, az EÜT-be delegált képviselők, valamint a

munkavállalói delegáltak felügyelőbizottságban végzett munkáját.

Megszületett a megállapodás

A KÜT ülése után, délután a felek tovább tárgyaltak a megállapodástervezetről, amit több módosító javaslat befogadása mellett az esti órákban az alá is írtak. A lényeges pontok között szerepel, hogy a 2026. évi bértárgyalást a felek március 31-ig elhalasztják, a VBKJ és a pénztárak támogatása viszont folytonos és azok is január 1-től érvényben maradnak. A munkáltató vállalta, hogy az öregségi nyugdíjkorhatárt betöltők és a „Nők 40” jogosultságot elérők kivételével nem kezdeményez munkaviszony megszüntetést június 31-ig.



Zubály Bertalan

Fotó: Levák Levente



Akcióban a gépészek

Eseménydús volt az év vége (is) a VSZ Gépészeti Intéző Bizottságánál, több területen egyeztettek, léptek fel a tagság érdekében.

Eredményes év végi egyeztetésen vett részt december 2-án a Magyar Vagon Vasúti Kft.-ben a Vasutasok Szakszervezete a cégnél képvisellel rendelkező szakszervezetek, valamint Gazsó Zoltán, a KMVB elnöke és Ivanov Péter KÜT-elnök társaságában. A munkáltatót Schwartz István ügyvezető igazgató, dr. Szőke Lajos HR-igazgató, dr. Várkonyi Péter jogtanácsos képviselte, míg a Vasutasok Szakszervezetét Kövesdi Tamás vagon ügyvivő, Ivanov Péter KÜT-elnök és Gazsó Zoltán, a KMVB elnöke.

Schwartz István köszöntötte a résztvevőket és elmondta, hogy a munkaügyi kapcsolatok jók, kiegyensúlyozottak. A társaság gazdálkodását is kiegyensúlyozottnak ítéli meg, az utolsó két hónap értékelése alapján a cég pozitívan fogja zárni az évet. A cég életében szerkezeti változás az elfogadott SZMSZ óta nem történt.

A munkáltató képviselői részletelesen ismertették a vállalat adatait. Ezek szerint a Magyar Vagon Vasúti Kft. tavalyi első tíz hónapja számokban, tömören:

ÁTLAGBÉREK

- fizikai munkakörökben: 495 300 forint,
- szellemi munkakörökben: 764 500 forint,
- a mozgóbér-rendszer keretében I-X. hónapban összesen 351,3 millió forintot fizettek ki, ez személyenként havonta átlagosan 29 342 forint.

LOJALITÁSI JUTTATÁS (2025)

- SZÉP-kártyát választott: 1386 fő,
- készpénzes kifizetést kért: 161 fő,
- vegyes kifizetést választott: 50 fő.

LÉTSZÁMADATOK

- Zárólétszám: 1584
 - szellemi: 422,
 - fizikai: 1162.
- A legnagyobb létszámú korcsoport: 51–65 év
- Átlagéletkor: 46 év

FLUKTUÁCIÓ

- A felvételek és kilépések száma csaknem azonos.
- Fizikai állomány:
 - felvett munkavállalók száma: 167 fő,
 - kilépők száma: 168 fő.
- Cél: a próbaidő alatti kilépések számának csökkentése.

MUNKAERŐ-KÖLCSÖNZÉS, KÉPZÉS

- Munkaerő-kölcsönzés:
 - Szerződött partnerek: Claas, Delego
 - Érintett létszám: 10 fő
- Duális képzés:
 - Munkakörök: hegesztő, fényező
 - Résztvevők száma: 20 fő (10–11. évfolyam)
 - Hiányzások esetén ösztöndíjmegvonás vagy munkaviszony megszüntetése
 - Egyes esetekben hozzáállási problémák tapasztalhatók

MENTORI PROGRAM

- Bevezetés időpontja: 2025. április
- Cél: generációk közötti tudásátadás
- Résztvevők száma eddig: 96 fő
- Mentori megbízást kapott: 23 fő
 - Lejárt megbízás: 10 fő, kifizetés megtörtént

TELJESÍTMÉNY ÉS HATÉKONYSÁG

- A 2025. év eredményei jobbak a 2024. évinél.
- Hatékonysági mutató: 92–93% 2024-ben: 86%
- A 90%-os hatékonysági szintet sikerült tartósan meghaladni.
- A létszámfeltöltés nem valósult meg a tervezett mértékben.

KIBOCSÁTÁS, GYÁRTÁS

- Jelenlegi elmaradás: 9 kocsi, év végére várhatóan 4 kocsi csökken

- Kibocsátási volumen: a tavalyi évivel azonos, javuló tendencia
- FCS:
 - 30 db V43-asból 28 db teljesítés, a tavalyi év duplája
- BZC: jelentős elmaradás a START igényeihez képest
- A START igények kiszolgálása kötelező
- Szombathely: 4 vállalt, 1 átadott
- Székesfehérvár bevonásra került
- A MÁV beszerzési eljárásai késedelmet szenvedtek

2026. ÉVI TERVEK

- Szolnok: 12 db
- Székesfehérvár: 1 db
- Szombathely: 5 db
- Fennmaradó mennyiség: Szlovákia

EGYÉB MŰKÖDÉSI TÉNYEZŐK

- A létszám csökkent a nyitó állapothoz képest, miközben a kibocsátás jelentősen nőtt
- Ugyanazzal a létszámmal a kiadás megduplázódott
- A gyártás ütemterv szerint halad
- 3 kocsiszekrény gyártása folyamatban
- ENR részben megállt, KVSZ feladatok kerültek előtérbe
- Fényeslitkén csoportos munkaellátottsági probléma jelentkezik
- Megtorpanás oka: ENR és Dunakeszi – felszámolási eljárás
- Befelejtetlen készletállomány áll fenn

PÉNZÜGYI HELYZET

- 2025. október végén a Társaság finanszírozása stabil
- Év végére pozitív eredménnyel történő zárás várható

A részletes tájékoztatás után a munkáltató elmondta, hogy a Vasutasok Szakszervezete által kezdeményezett és december 18-án megvalósult kifizetés két részletből áll:

50 000 Ft karácsonyi elismerés
100 000 Ft évi teljesítmény elismerés

A Vasutasok Szakszervezete kérésére a munkáltató a 2026. évre vonatkozóan is utasításban szabályozza a teljesítményösztönző rendszert, amely valamennyi munkavállalóra kiterjed, és amely már a megemelt bérekre épül. Ez összességében pozitív eredménynek tekinthető.

Dunakeszi

Augusztus elején aggasztó hírek kerültek napvilágra arról, hogy a Magyar Vagon Dunakeszi Kft. működése bizonytalanra vált, csődhelyzetbe került a vállalat. Október 14-én felszámolás alá került a cég, ennek ellenére a kötelezettségeknek minden szempontból a továbbiakban is meg kell felelni, így az érdekvédelmi képviselőket is tájékoztatni kell.

A felszámolást a Nemzeti Reorganizációs Nonprofit Kft.-t képviselve dr. Szilágyi István megbízott végzi, aki október 14. óta rendelkezik a cégvezetés jogaival. A felszámolóbiztos és az ügyvezető igazgató közösen csoportos tájékoztatót tartottak a munkavállalóknak, amire Szilágyi István külön meghívta a cégnél működő szakszervezeteket és az üzemi tanácsot is.

Mint elhangzott, kiemelt stratégiai vállalként kezelik a céget, a fővizesgák és az ENR (az egyiptomi kocsi) gyártása folytatódni fog, ezen folyamat alatt is működtetni kívánják a céget. Gözerővel zajlik a MVD felszámolása alatti reorganizációja.

A felszámoló decemberi tájékoztatója szerint még az ünnepek előtt új céget jegyeznek be Dunakeszi Vasútgépész, Járműjavító és Járműgyártó Kft. néven. A bejegyzési folyamatnak törvényileg 3 nap alatt kellett végig mennie, s ez amúgy hipersebesebben, szenteste napján meg is történt, december 31-én pedig megérkezett a bejegyzési kérelem, hogy a MÁV Magyar Államvasutak Zrt. 100 százalékos befolyást szerez adásvétel útján a Dunakeszi Vasútgépész, Járműjavító és Járműgyártó Kft.-ben. Ebbe a cégbe kerül át minden ingatlan, eszköz, licenc és szerződés, valamint valamennyi munkavállaló is. Az érintett kollégák jogutódlással, jogfolytonosan kerültek át az új cégbe január elsejével, a jelenleg hatályos KSZ is érvényben maradt. Az új cég 100 százalékban állami tulajdonba került, 99,9 százalékban a MÁV Zrt. a tulajdonos, 0,1 százalékban pedig a MÁV

Személyszállítási Zrt. Adósságok és követelések az MVD-ben maradnak, a rendezést a 2025. évi költségvetés terhére kellett végrehajtani.

A bérgarancia alap terhére eddig sehol nem engedtek plusz kifizetést a munkavállalók részére, de Dunakeszin sikerült SZÉP kártyára kapott juttatást elérni.

A korábban az MVD-ből az MVBS-be átkerült munkavállalók egy része, még előbb visszakérül és így ők is az új cégbe kerülnek (a témáról részletesen lapunk 9. oldalán olvashatnak).

Vonatelőkészítés

Mind ismertük a munkáltató törekvését, hogy 2026. január 1-jével a vonatelőkészítés-tisztítás munkakörökben foglalkoztatott munkavállalókat átszervezik a VJBI-ből a VSZTI-be.

Ezt megelőzve természetesen konzultáltunk az SZMSZ módosításról a munkáltatóval, de sajnos alapos szakmai érveink ellenére is hajthatatlan maradt, kitartott eredeti elképzelése mellett, miszerint ez a két terület nem gépész feladatokat lát el, hanem vonatindulást megelőző checklist szerinti ellenőrző tevékenységet. A munkavállalók szempontjából nem lesz változás, hiszen egy cégen belül maradnak. A munkáltató rendelkezést ad ki a rájuk vonatkozó KSZ-ről, nevezetesen, hogy azt egyoldalúan hatályba tartja 2026. február 28-ig.

Szakszervezetünk azt kérte a HR-igazgatótól, hogy az átszervezés miatt a megválasztott, de tisztségüket elveszítő területenként 1-1 fővel tanácskozási joggal részt vehessenek az ÜT-MV bizottsági üléseken, és ehhez a feltételeket a munkáltató biztosítsa.

Balatonfenyvesi GV: meghosszabbított bérpótlékok

Aggódó megkeresések érkeztek Balatonfenyvesi Gazdasági Vasút munkavállalóitól a Vasutasok Szakszervezetéhez annak kapcsán, hogy a 2025-ös évben biztosított bérpótlékaik a területi átszervezések miatt 2026-ban megszűnhetnek.

A bizonytalan helyzet oka, hogy a korábban a MÁV Személyszállítási Zrt. Pécs VTSZVI-nél dolgozó kollé-

gák idén október 1-től az újonnan létrejött VSZTI-Nyugathoz kerültek át. Az ügyben szakszervezetünk levélben fordult a munkáltatóhoz, kérve tovább foglalkoztatási feltételek biztosítását, valamint azt, hogy az érintett munkavállalók számára az egyéb eseti bérpótlékokat is biztosítsa 2026-ban is.

Az egyéb vasúti járművezetők esetében a bérpótlék mértéke a szolgálati idő függvényében eltérő.

A KÉRELEMMEL ÉRINTETT MUNKAVÁLLALÓI KÖR (ÖSSZESEN 15-EN):

- egyéb vasúti járművezetők
- forgalmi szolgálattevők
- vonali tolatásvezetők

A Balatonfenyvesi Gazdasági Vasút dolgozói kiemelkedő színvonalú munkát végeznek mind a közszolgáltatási feladatok ellátása, mind a turisztikai igények kiszolgálása terén. A kisvasút pótolhatatlan szerepet tölt be a helyi diákok és munkavállalók mindennapi közlekedésében, miközben jelentős turisztikai vonzerőt is képvisel. A magas szakmai elvárások teljesítéséhez elengedhetetlen a munkavállalók megfelelő anyagi megbecsülése.

Örömmel tájékoztatjuk tagságunkat, hogy Vajda Mihály Gábor, a VSZTI-Nyugat igazgatója válaszlevelében megköszönte szakszervezetünk észrevételeit, és arról adott tájékoztatást, hogy a bérpótlék 2026-ban is változatlan formában biztosított lesz az érintett munkavállalók számára.

Tagságunk támogatásának, valamint a Vasutasok Szakszervezete és a munkáltató közötti konstruktív együttműködésnek köszönhetően ezzel az eredménnyel reményeink szerint a jövő évi szolgáltatás biztonságosan fenntartható.

Fontos hangsúlyozni, hogy ezeknek az eredményeknek az eléréséhez nem elég kizárólag a szakszervezet szándéka. Elengedhetetlen, hogy a vállalat munkavállalói közül egyre többen felismerjék: érdekeiket következetesen és folyamatosan a Vasutasok Szakszervezete képviseli, és csak összefogással, a tagság erősítésével lehet további előre lépést elérni



Kövesdi Tamás
GIB-Titkár

Elegünk van az erőszakból!

A romló biztonsági helyzet azonnali és hathatós javításra szólította fel ismét a munkáltatót a Vasutasok Szakszervezete. A helyzet ugyanis kollégáink és a MÁV-csoport vezetőinek véleménye szerint is lesújtó és ijesztő: 2025-ben drasztikusan emelkedett az atrocitások száma, 179 alkalommal bántalmazták verbálisan és tetteleg a vasúti és a közúti közlekedésben dolgozókat. Ez nem maradhat következmények nélkül – írta a munkáltatónak a VSZ.

Megelégette a szakszervezet, hogy a munkáltató szinte ölbe tett kézzel tűri, hogy az utasok különösebb következmények nélkül bántalmazhatják a MÁV-csoport bármelyik munkatársát, jellemzően azokat, akikkel közvetlenül találkozni. Miután a MÁV-csoport január 11-én közleményben is kimutatta, hogy – 2025-ben – az előző évekhez képest is romlott a biztonság, a VSZ levélben szólította fel a cégvezetést – már nem először –, hogy haladéktalanul és főleg hatékonyan védje meg az utasok indulatainak kitett munkavállalóit. A helyzet ijesztő: a tavalyi összesen 179 alkalommal történt fizikai és verbális támadás elszenvedői között 126 vasutas és 48 volános járművezető volt. Különösen rossz a helyzet a ceglédi, a szobi és székesfehérvári vonalakon, valamint Ercsi térségében. A Volánbusz sofőrjeit főként Pest, Szabolcs és Borsod vármegyékben ért támadás. Szerencsére a HÉV-vonalakon javult a helyzet, ott az év második felében már nem történt incidens.

A miniszter csak biztatott

A VSZ tavalý már Lázár János minisztertől is kérte, hogy a nem készenléti egységhez tartozó rendőrök is vegyenek részt a biztonságos utazás fenntartásában, amit a cég kedvezményes bérlettel hálalna meg. Annak ellenére, hogy a miniszter a szakszervezeti kérésre tavalý márciusban kedvező és biztató választ küldött, azóta sem történt az ügyben semmi.

Az pedig végképp aggasztó, hogy a vélt vagy valós sérelem miatt felháborodott utasok videóra rögzíthetik és a közösségi médiában büntetlenül nyilvánosságra hozhatják a velük vitába keveredett jegyvizsgáló intézkedését a személyiségi jogok súlyos megsértésével, vagyis az arc kitakarása nélkül. A videók alatti kommentekben ezután nem egyszer virtuális lincselés zajlik, ahol az intézkedő kollégát szidalmaznak, minősítik, lejáratják, fenyegetik.

A VSZ felszólítja a munkáltatót, minden rendelkezésére álló eszközzel lépjen fel az ilyen típusú közvetett atrocitások ellen is, az érintett

„... a helyzet ijesztő: a tavalyi összesen 179 alkalommal történt fizikai és verbális támadás elszenvedői között 126 vasutas és 48 volános járművezető volt ...”

kollégák számára pedig hivatalból adjon jogsegítséget a jogsértések megszüntetése érdekében. A szakszervezet elvárja, hogy a munkáltató indítson felvilágosító kampányt az utazóközönség és a munkavállalók részére, és hívja fel a figyelmet a kép- és hangrögzítés jogszabályi korlátaira.

Fontos tudatosítani az utasokban azt is, hogy a jegyvizsgálók és járművezetők közfeladatát ellátó személynek minősülnek, s minden ellenük elkövetett támadásnak jogi következménye van, ami akár szabadságvesztés is lehet.

MENETJEGY HELYETT GÁZSPRAY

A MÁV-csoport január 11-én kiadott közleményéből kiderült, vasutasok és a buszvezetők elleni támadások súlyossága tavalý egészen ijesztő volt: előfordult, hogy gáz-riasztó fegyverrel lőttek rá egy buszra, téglával dobtak meg sofőrt, vagy épp paprikaspray-vel fújtak le egy jegyvizsgálót. A kiváltók legtöbbször a menetjegy hiánya miatti konfliktus. Közleményében a cég leszögezi, „Ha megütöd, leülöd!” címmel tájékoztató, megelőző kampányt indít az atrocitások ellen, s a biztonság növelése érdekében a vállalatcsoport a jövőben több biztonsági őrt és testkamerát vet be a jövőben. A VSZ sürgeti az intézkedést.



... az alapszervezetek által összegyűjtött összeget, a VSZ ügyvezetése egymillió forintra kiegészítette ...

Segítenek a budapestiek

December 5-én tartotta év végi záró titkári értekezletét a Budapest Területi Képviselőtestület. A megbeszélésen elfogadtuk a testület 2026. évi költségvetését, valamint a résztvevők meghallgatták az Vasutasok Szakszervezetének ügyvezetésének tájékoztatóját. Az értekezleten adtuk át az Elismerő okleveleket, valamint az Év titkára díjat is.

AZ ÉV TITKÁRA 2025-BEN BUDAPEST TERÜLETI KÉPVISELETEN:

● Takács Krisztián Róbert

ELISMERŐ OKLEVÉLBEN RÉSZESÜLTEK:

- Halupka István – Tatabánya VVF VSZ SZB
- Szikra László – VSZ MÁV Vagon Kft. SZB Székesfehérvár
- Hénaf Csaba – Gép. Út. Bp. Keleti Fenntartási Műhely VSZ SZB Budapest
- Petrich Balázs Ferenc – Bp. Igazgatóság VSZ SZB
- Tóth Krisztián – MÁV Informatika VSZ SZB Budapest
- Dózsa László – Budapest SZESZA VSZ SZB
- Samu Nikolett – VSZ MÁV-START Nyugati SZSZK SZB
- Tallós Ferenc – Üzemirányító Központ VSZ SZB Budapest
- Dittmayer Adrienn Izabella – Vasutasok Szakszervezete Központi SZB Budapest

A titkári testület döntött a Mikulás-gyár támogatásáról is. Az alapszervezetek által összegyűjtött összeget, a VSZ ügyvezetése egymillió forintra kiegészítette. A felajánlott összegből tartós élelmiszereket és játékokat vásároltunk, az ajándékokat a Meleg János elnökkel közösen adtuk át a

Mikulás-gyár képviselőjének. Személyes beszélgetés során kiderült, hogy a jótékonyági szervezet által támogatott családok helyzete évek óta folyamatosan romlik. Ezen családok leginkább már a túlélésért küzdenek, így szervezetünk közös adománya igen jó helyre kerül.



MI AZ A MIKULÁSGYÁR?

A Mikulás-gyár egy jótékonyági kezdeményezés, amely az adventi időszakban rászoruló gyermekek és családok megsegítését tűzi ki célul. Munkája során adományokat – például játékokat, tartós élelmiszert, ruhát és iskolaszereket – gyűjt, majd ezeket eljuttatja a leginkább segítségre szorulókhöz. A Mikulás-gyár a közösségi összefogásra épít: magánszemélyek, önkéntesek és támogatók együtt dolgoznak azért, hogy minél több gyermek számára váljon szebbé az ünnep.

AZ EXPLORER KLUB
BEMUTATJA
TÚRATERV
2026



2026

@EXPLORERKLUB | JÁRD AZ UTAD VELÜNK

Vonatozás, túrák, kirándulások

Tisztelt VSZ tagok!

Megjelent az Explorer Vasutas Világjáró Klub (egyesület) 2026. évi önköltséges túraterve, melyre tisztelettel várunk minden tagot és érdeklődőt.

- * **03.14.** „Cuha Expressz” tavasszal: Magyarország legszebb vasútvonala szezonnyitó gyalogtúrával | **outdoor**
- 05.20.** Májusi olasz-svájci gleccservasutazások a Bernina, Gleccser, Gornergrat és Jungfrauoch vonalakon | **vonatozás**
- 05.20.** Bernina Express: vasparipán Milánóból Churba | **vonatozás**
- 05.22.** Gleccser Expressz ECO vasutasoknak | **vonatozás**
- 05.22.** Svájci Gleccser Expressz + Jungfrauoch + Gornergrat: szurdokok, síkságok, magas- és óriáshegyek birodalma | **vonatozás**
- * **06.27.** Pécs, TV-torony, Zsolnay negyed, ókeresztény sírkamák: az idő mélyéről a város tetejéig | **ismeretterjesztő**
- 07.10.** Krakko varázsa, Auschwitz öröksége: busszal vagy vonattal Lengyelország szívébe | **ismeretterjesztő**
- 07.17.** Barlangvasutazás a Postojnai cseppkőbarlangban: Szlovénia titokzatos föld alatti világa | **strapatúra**
- 07.25.** ICE német szuperexpressz vasutasoknak: Bécs-Nürnberg trip + Deutsche Bahn múzeumlátogatás | **vonatozás**
- 07.25.** ICE, TGV, AVE szuperexpresszek: száguldozás az osztrák, német, francia és spanyol vasutakon | **vonatozás**
- 07.25.** ICE, TGV, AVE szuperexpresszek + Svájci Belle Epoque (a svájci Orient) Pilatus és *Golden Pass expresszekkel | **vonatozás**
- 07.27.** Transalpin expressz: Alpok túra vasutasoknak, családtagoknak a bécsi vasutas vendéglővel | **vonatozás**
- 07.27.** Vasutas étterem Bécsben: a Vytopna | **vonatozás**
- 07.27.** Transalpin, Svájci Belle Epoque (a svájci Orient) Pilatus és Golden Pass expresszekkel: osztrák és svájci panorámvonatozások a bécsi vasutas vendéglővel | **vonatozás**
- 07.28.** Svájci panoráma vonatozások: Belle Epoque (a svájci Orient) express Pilatus és *Golden Pass expresszek | **vonatozás**
- 08.12.** Norvégia, Skócia: vonatozás és outdoor (Kjerag, Preike túrák és Flam, Caledonian express, Harry Potter gőzös) | **extrém túra**
- 08.12.** Harry Potter gőzös és a Caledonian expressz: Londontól Skóciáig | **vonatozás**
- 08.17.** Norvég vonatozás és fjordtúrák: Kjeragboltentől Preikestolenig + városi túrák Stavangertől Bergenen át Oslóig | **extrém túra**
- * **09.19.** Börzsönyi kisvasutazás és panorámás gyalogtúra: sínek és színek | **outdoor**
- * **10.10.** „Cuha Expressz” ősszel: Magyarország legszebb vasútvonala gyalogtúrával | **outdoor**
- 12.04.** Svájci Gleccser Expressz Adventkor: szurdokoktól a hófödte csúcsokon át az óriáshegyek birodalmába | **vonatozás**

*Szakszervezeti tagoknak és nyugdíjasoknak előzetes regisztrációval a belföldi túrák ingyenesek! (csak a nevezési díjra vonatkozik)
HASZNÁLD A MÁV KUPONKÓDOT.

TOVÁBBI INFORMÁCIÓK:

E-mail: info@explorerklub.hu
<http://www.explorerklub.hu>
<https://fb.com/explorerklub>

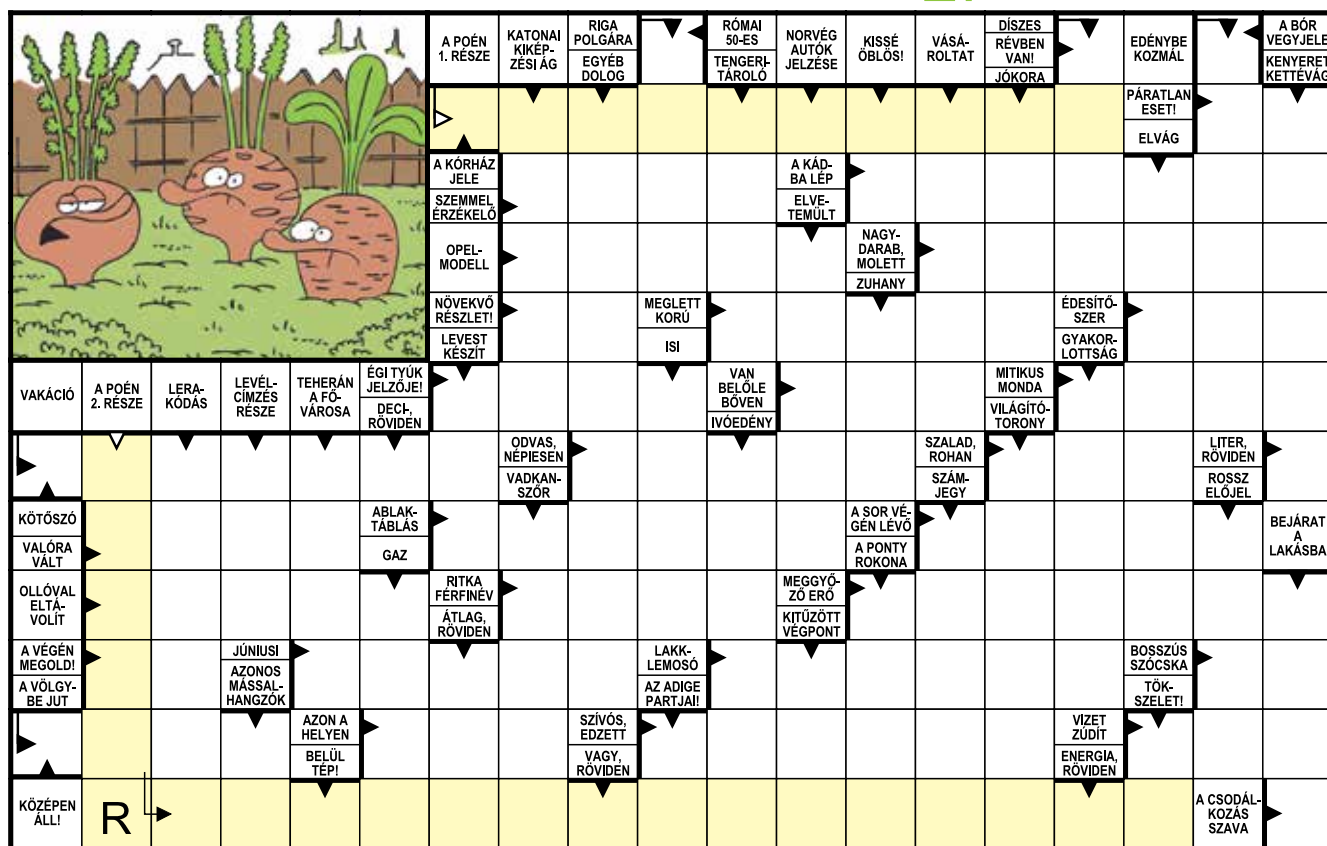
A túrákon VSZ tagok tagsági igazolvánnyal vehetnek részt!

A vonatozásokhoz szabadjegy szükséges, de ha nem vagy jogosult, segítünk a jegyváltásban.

Várjuk megkeresésüket, üdvözlettel: Explorer Klub

A programterv közzétételét a VSZ támogatta.





Köszönjük!

Sokan talán furcsállják, hogy a januári lapszám-ban nyáron készült fotókkal illusztrálunk egy írást, de meggyőződésünk, hogy ilyen ügyről bármikor szívesen olvasunk, s legalább ennyire szívesen nézzük egy segítségre szorult csapatról készült vidám képeket. Az írás köszönőlevél, amelyet a VSZ segítségével küldött egy, az ügyben érintett munkatársunk, Benczúr László.

Megköszönjük önöknek, hogy 2025-ben támogatták mozgássérült gyermekünk és társai táborozását. A tábor Nyíregyházán volt, mert ott találtunk elfogadható áron olyan akadálymentes szállást, ahol megoldható a fiatalok közlekedése és programokat is tudtunk számukra biztosítani. A támogatások segítségével nem 3,

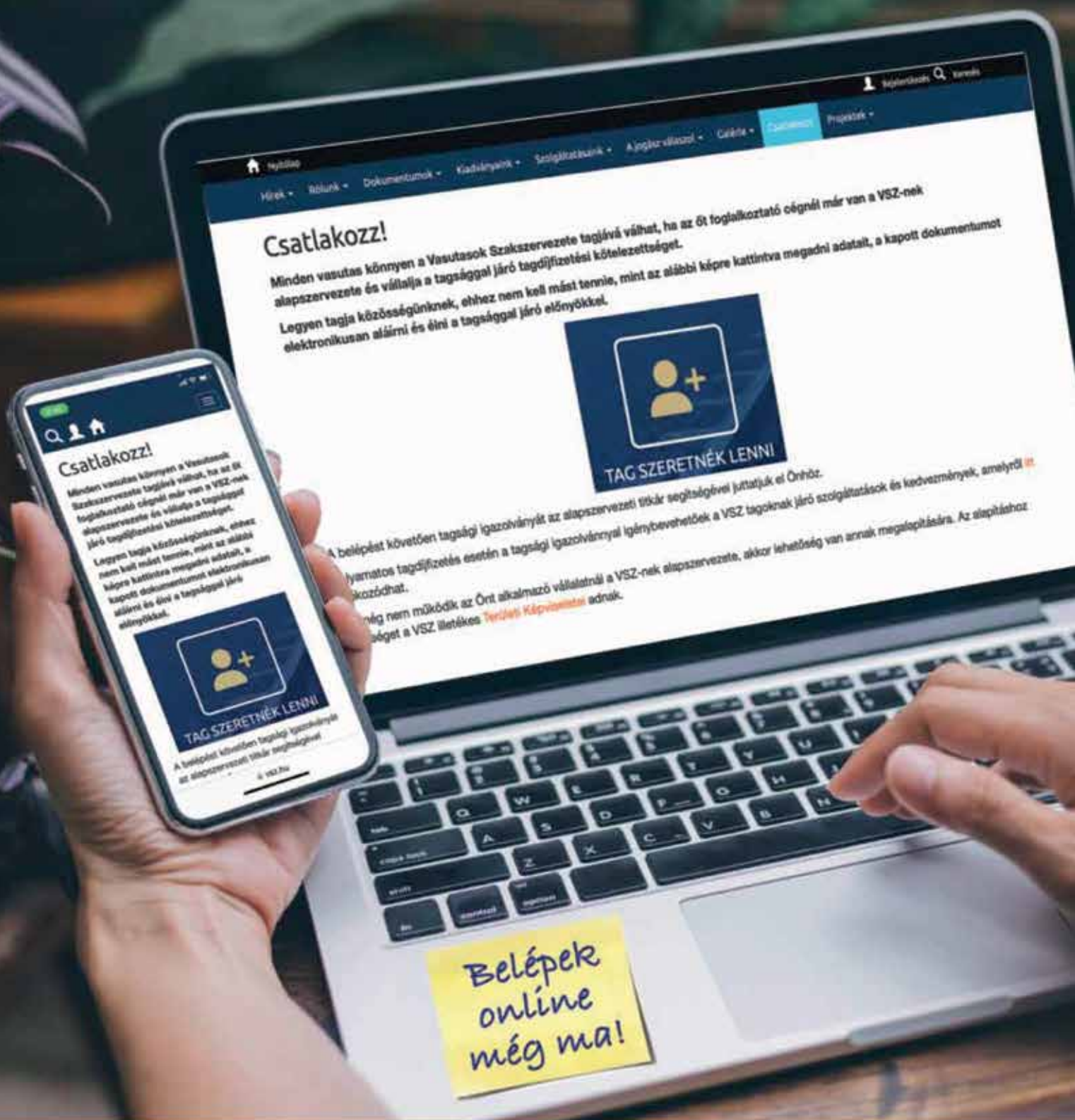


hanem 6 éjszakát tölthetett 12 súlyos mozgássérült fiatal és segítők a táborban baráti társaságban.

A tábor nagyon jól sikerült. Meglátogatták az állatkertet, kétszer mentek a Sóstói strandra fürödni és a skanzent is megnézték. Esténként a világító és zenélő szökőkútnál rendezett koncerteken is részt vettek. A nyíregyházi lab-

darúgó klub is meghívta őket egy edzésükre, a tűzoltók bemutatót szerveztek számukra és voltak pizza vacsorán is. Imádták, hogy kimozdulhattak a mint nap megszokott állandó környezetükből, és kitárult előttük a világ, élvezhették egymás társaságát.

Szívesen vennénk, ha a jövőben is tudnák támogatni kis csapatunkat!



www.vsz.hu