

MAGYAR VASUTAS

ALAPÍTVÁ: 1904-BEN

2026. július-augusztus, LXX



MEGJELENIK 10 EZER PÉLDÁNYBAN

KORSZERŰSÍTENI KELL A MUNKAHELYEKET!

5. OLDAL



28. oldal



16. oldal



4. oldal

A VSZ egyeztetne a miniszterrel

5. oldal

A munkahelyeket is korszerűsíteni kell!

6-7. oldal

Csökkenő létszám és mozdonykapacitás

8-10. oldal

Budapesten ülésezett az ÖBB Európai Üzemi Tanácsa

11. oldal

A munkahelyek megőrzése továbbra is közös cél

12-13. oldal

Átszervezés után

14-15. oldal

Egészségügyi szűrés, állapotfelmérés

16. oldal

Megerősítjük a munkavállalók védelmét

17. oldal

Nem kiváltság, hanem alapelvárás

18. oldal

Felkészítés, továbbképzés

19. oldal

Gépészek vasutasnapja

20-22. oldal

Százak ünnepeltek

23. oldal

A meteorológiai nyár első elnökségi ülése

24. oldal

Nagyot horgásztunk

25. oldal

Közös élmény, közös eredmények

26. oldal

300-an Vépen

27. oldal

Több mint öt mázsa halat fogtak a miskolciak

28. oldal

A VSZ öt helyszínen ünnepelt

29. oldal

- Keresztretjétny
- Mindenki nyert

30. oldal

Jubileumi évadot zárt a MÁV Szimfonikus Zenekar

31. oldal

Amikor a fékezés még extrém sport volt a vonat tetején

Friss hírekért, információkért
látogasd a Vasutasok
Szakszervezete honlapját

www.vsz.hu

NEM CSAK EGY NAPIG JÁR A MEGBECSÜLÉS

Minden évben jó érzés látni, hogy vasutasnapon a munkáltatók, a döntéshozók és a társadalom is mennyire elismeri a vasutasok munkáját. Elhangzanak a köszönő szavak, átadják az elismeréseket, méltatják azt a felelősségteljes szolgálatot, amely nélkül Magyarország közlekedése egyszerűen nem működhetne. Ezek fontos gesztusok, de önmagukban nem elegek.

A vasutasok megbecsülése azonban nem korlátozódhat egyetlen ünnepnapra. Aki hajnalban munkába indul, aki éjszaka biztosítja a vonatok közlekedését, aki nyári hőségben, téli fagyban, ünnepnapokon vagy hétvégén is helytáll, az nem csak júliusban szolgálja az országot. Ő minden egyes nap ugyanazzal a felelősséggel végzi a munkáját.

Ezért a megbecsülésnek is minden nap jelen kell lennie.

A valódi megbecsülés pedig nem csupán szép szavakban mérhető. Megmutatkozik abban, hogy biztonságos, egészséges és emberhez méltó munkakörülményeket teremtünk. Abban, hogy rendelkezésre állnak a munkavégzéshez szükséges eszközök. Abban, hogy a pihenőhelyiségek, a szociális helyiségek, az ivóvíz, a megfelelő hőmérséklet vagy éppen a munkaruházat nem kiváltság, hanem természetes része a mindennapoknak.

Egy vasutasnak nem lenne szabad azon aggódnia, hogy megfelelő körülmények között tudja-e ellátni a feladatát. A figyelmét a szolgálatra kell fordítania, hiszen nap mint nap emberek ezreinek biztonságáért, a vasút megbízható működéséért visel felelősséget. Ehhez pedig a munkáltatónak biztosítania kell minden olyan feltételt, amely ezt lehetővé teszi.

A megbecsülés másik fontos eleme az odafigyelés. Meghallani a dolgozók jelzéseit, időben kezelni a problémákat, és partnerként tekinteni azokra, akik a vasút működésének legfontosabb szereplői: magukra a munkavállalókra.

A vasutasnap üzenete akkor lenne igazán hiteles, ha nem érne véget az ünnepségekkel. Ha másnap mindenki ugyanazzal a tisztelettel fordulna a vasutasok felé, mint az ünnepi beszédekben. Ha a megbecsülés nem egyszeri esemény, hanem mindennapi szemlélet lenne.

Mert a vasutasok nem csak egy napig dolgoznak az emberekért. És ezért a megbecsülésük sem szólhat csak egyetlen napról.



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

A VSZ egyeztetne a miniszterrel

Részletes tájékoztatást és érdemi szakmai egyeztetést kezdeményezett a Vasutasok Szakszervezete Vitézy Dávid közlekedési és beruházási miniszternél a vasúti fejlesztéseket és átalakításokat is tartalmazó – T/304. számú – törvényjavaslatról, azon belül is elsősorban a munkavállalók jövőjéről. A VSZ támogat minden olyan fejlesztést, amely erősíti a magyar vasutat és javítja az utazás színvonalát, ugyanakkor elengedhetetlennek tartja, hogy a tervezett átalakítások ne a munkavállalók bizonytalanságát, hanem a vasút hosszú távú stabilitását szolgálják.

A kormány által benyújtott T/304. számú törvényjavaslat alapjaiban alakíthatja át a magyar közösségi közlekedés működését. Az országos közlekedésszervező és az országos gördülőállomány-kezelő létrehozása hosszú évekre meghatározhatja a vasút működését és több ezer vasutas mindennapjait.

A Vasutasok Szakszervezete szerint a modernizáció önmagában üdvözlendő cél. A korszerű járműállomány, a hatékonyabb szervezés és a jobb utaskiszolgálás közös érdek. Az azonban már nem mindegy, hogy mindez milyen feltételekkel valósul meg.

Éppen ezért a VSZ levélben fordult a közlekedési és beruházási miniszterhez, hogy választ kapjon azokra a kérdésekre, amelyek a törvényjavaslatból jelenleg nem derülnek ki, pedig közvetlenül érinthetik a munkavállalók jövőjét.

A legfontosabb kérdés: biztonságban maradnak-e a munkahelyek?

A VSZ arra vár választ, hogy az új szervezetek létrehozása jár-e munkáltatói jogutódlással, átvészlik-e a munkavállalókat, illetve tudja-e garantálni a kormány, hogy az átalakítás nem vezet létszámcsökkentéshez. Ezek olyan kérdések, amelyek minden vasutas számára alapvető jelentőségűek.

Mi lesz a hazai járműjavítás jövője?

A törvényjavaslat szerint a gördülőállomány-kezelő felel majd a karbantartási és nagyjavítási feladatok megszervezéséért.

A SZAKSZERVEZET EZÉRT ARRA IS VÁLASZT KÉR, HOGY:

- megmaradnak-e a jelenlegi karbantartási szervezetek,
- terveznek-e kiszervezéseket,
- milyen szerepet kapnak a magyar járműjavító kapacitások,
- megőrizhető-e a felhalmozott szakmai tudás és a munkahelyek.

A hazai vasúti járműjavítás nem csupán gazdasági kérdés, hanem stratégiai nemzeti érdek is – szögezi le a szakszervezet.

A versenyeztetés nem mehet a dolgozók rovására

A törvényjavaslat lehetőséget teremt arra, hogy az országos közlekedésszervező versenyeztetés útján biztosítsa a közszolgáltatási feladatokat.

A Vasutasok Szakszervezete szerint csak akkor lehet sikeres egy ilyen rendszer, ha minden szolgáltatóra egységes munkavállalói garanciák vonatkoznak, és nem alakul ki bér- vagy foglalkoztatási verseny a dolgozók kárára.

A vasutasokat nem lehet kihagyni!

Az országos közlekedésszervező rendkívül széles feladatkört kapna a menetrendtervezéstől az utastájékoztatáson át a közszolgáltatások koordinálásáig.

A VSZ szerint ilyen horderejű átalakítás csak akkor lehet eredményes, ha annak előkészítésébe a reprezentatív érdekképviselőket is bevonják.

EZÉRT A SZAKSZERVEZET KEZDEMÉNYEZTE:

- ágazati konzultáció összehívását,
- a végrehajtási rendeletek előkészítésébe történő bevonást,
- rendszeres szakmai egyeztetések biztosítását a munkavállalókat érintő döntések előtt.

A vasút jövője közös ügy

A Vasutasok Szakszervezete továbbra is partner minden olyan fejlesztésben, amely erősíti a magyar vasutat, javítja az utazás színvonalát és növeli a közösségi közlekedés versenyképességét. A fejlődés azonban csak akkor lehet sikeres, ha közben megmarad a munkavállalók biztonsága, a szakmai tudás és a szociális párbeszéd – szögezi le a VSZ.

Mert a magyar vasút jövőjét nem lehet a vasutasok nélkül megtervezni.

A MUNKAHELYEKET IS KORSZERŰSÍTENI KELL!

Korszerű vasutat nem lehet korszerű munkakörnyezet nélkül építeni. A Vasutasok Szakszervezete ezért országos program elindítását kezdeményezte a kormánynál, amely európai uniós fejlesztési források felhasználásával javítaná a vasutasok munkakörülményeit, csökkentené az energiafelhasználást és biztonságosabbá tenné a szolgálati helyeket.

Mostanában egyre nagyobb figyelem irányul a magyar vasút fejlesztésére. Új járművek, pályafelújítások és korszerű infrastruktúra is szerepel a tervek között. A Vasutasok Szakszervezete minden ilyen fejlesztést támogat, ugyanakkor felhívja a figyelmet arra, hogy a közlekedés biztonsága nemcsak a technológián múlik.

A vasúti és autóbuszos közlekedés nap mint nap emberek ezreinek felelősségteljes munkáján alapul, ezért a munkakörnyezet fejlesztése legalább akkora jelentőségű, mint az új járművek beszerzése.

Nem XXI. századi körülmények

A szakszervezet tapasztalatai szerint energetikai szempontból számos szolgálati hely elavult. A nyári hónapokban sok épületben elviselhetetlen a hőség, több helyen nincs megfelelő klimatizálás, miközben a munkavállalók fokozott figyelmet igénylő feladatokat látnak el. A járművezetők pihenőhelyiségei, műhelyek és más szolgálati helyek jelentős része ma sem megfelelő. Még 2025-ben is 115 szolgálati helyen működött úgynevezett „ürgödrös” WC, ami méltatlan a XXI. századi munkakörnyezethez.

Országos fejlesztési programot javasol a VSZ

A Vasutasok Szakszervezete ezért kezdeményezte egy országos vasúti és közösségi közlekedési energetikai és munkakörnyezet-fejlesztési program előkészítését.

A PROGRAM RÉSE LEHET TÖBBEK KÖZÖTT:

- szolgálati helyek energetikai korszerűsítése;
- napelemes rendszerek és energiatárolók telepítése;
- korszerű fűtési és hűtési rendszerek kialakítása;
- épületek hőszigetelése és a nyílászárók cseréje;
- intelligens energiafelhasználási megoldások alkalmazása;
- egészségesebb és biztonságosabb munkakörnyezet kialakítása.

Ez nem kényelmi kérdés

A KEZDEMÉNYEZÉS CÉLJA NEM PUSZTÁN A KOMFORTÉRTET JAVÍTÁSA.

A MEGFELELŐ MUNKAKÖRNYEZET UGYANIS KÖZVETLENÜL HOZZÁJÁRUL:

- a közlekedés biztonságához,
- a szolgáltatás színvonalához,
- az energiahatékonyság javításához,
- valamint a közpénzek hosszú távú megtakarításához.

A Vasutasok Szakszervezete kész minden szakmai együttműködésre annak érdekében, hogy a rendelkezésre álló európai uniós forrásokból ne csak járművek és pályák újuljanak meg, hanem azok a munkahelyek is, ahol nap mint nap felelősségteljes munkát végeznek a magyar közösségi közlekedés dolgozói.



CSÖKKENŐ LÉTSZÁM ÉS

MOZDONYKAPACITÁS

Külső erőforrások bevonásával igyekszik kezelni a szűkös mozdonykapacitást az RCH vezetése – egyebek között erről, valamint a lassan kritikus szintre csökkenő mozdonyvezetői létszámról is szó esett a június 30-ai KÜT-ülésen.

Az első napirendi pontban Nyíri András üzemeltetési igazgató a mozdonyhelyzetről adott tájékoztatást. Rámutatott: jelenleg a kapacitás erősen szűkös, aminek hátterében elsősorban az RCA Traction részéről júniusban történt, az RCH-t közvetlenül is érintő erőforrás-átcsoportosítások állnak. A helyzetet az RCH a vonatok prioritizálásával, valamint külső erőforrások bevonásával igyekszik kezelni.

A mozdonyvezetői létszám jelenleg 289 fő, ami a hónap végére 280-ra csökken. Ezzel a társaság a kiegyensúlyozott kapacitásbiztosítási

tás határához közelít, de a részbeni pótlás egyelőre még nyitott kérdés, és több tényezőtől függ. Az üzemeltetési igazgató hozzátette: stratégiai szempontból a létszám fenntartása alapvető érdek, különös tekintet-

... a mozdonyvezetői létszám jelenleg 289 fő, ami a hónap végére 280-ra csökken. Ezzel a társaság a kiegyensúlyozott kapacitásbiztosítás határához közelít, de a részbeni pótlás egyelőre még nyitott kérdés, és több tényezőtől függ ...

tel arra az esetre, ha a kormány az egyesekesi-fuvarozás támogatásának újraindítása mellett dönt. Ezzel kapcsolatban megerősítette: a VEKT-támogatás továbbra is nyitott kérdés, amelyet a Rail Cargo Hungaria a HUNGRAIL Magyar Vasúti Egyesülettel együttműködve folyamatosan napirenden tart, és annak jelentőségét minden lehetséges csatornán keresztül közvetíti a minisztérium felé.

Az interoperábilis kapacitás jelenleg 16 fővel bővíthető. A tavaly szeptemberben indított képzést hárman sikeres vizsgával zárták, idén májusban pedig öt új résztvevővel

újabb tanfolyam indult, ezúttal a RAV osztrák társasággal közösen. Az együttműködés eddigi tapasztalatai kedvezőek.

Hosszú távú stratégia

A június 23-i online menedzsment fórumon elhangzottakat megerősítve Nyíri András elmondta: az RCH vezetése hosszú távú stratégiára építve dolgozik azon, hogy a működési környezet kihívásai mellett biztosítani tudja a vállalat stabil működőképességét. Ennek érdekében következetesen valósítja meg hatékonysági célkitűzéseit, a kockázatok minimalizálása mellett.

A hatékonysági célrendszer részét képezi a júniusban bevezetett Nexus-projekt, amely az ügyfelek időben jelzett igényeit prioritásként kezelve rendel mozdony- és mozdonyvezetői kapacitást. Az előretervezés a hatékonyabb erőforrás-gazdálkodást, a jobb tervezhetőséget, valamint az esetlegesen felmerülő kapacitáshiány időben történő felmérését és kezelését hivatott támogatni.

A társaság teljesítményére kitérve ismertette: a tavalyi év azonos – már akkor sem különösebben erős – időszakához képest 9 százalékos csökkenést kellett elkönyvelni. Ezzel összefüggésben rámutatott, hogy a hazai gazdasági kilátások egyelőre nem a fellendülés irányába mutatnak: jelenleg nem várható az ipari termelés jelentős növekedése, a mezőgazdasági szegmens pedig az extrém meleg időjárás miatt komoly kihívásokkal küzd.

A mezőgazdasági termények közül az árpa minősége megfelelő, az általunk fuvarozott volumen azonban alacsony. A búzaforgalom közepes, illetve gyengének tekinthető. A kukorica esetében viszonylag magasak a volumenvárakozások, azonban a tartós forráság jelentősen ronthatja a termény minőségét. A cukorrépával kapcsolatos tervszámok a tavalyi év tényszámait közelítik; emlékeztetett arra, hogy 2025-ben a fuvarozott mennyiség 290 ezer tonna volt.

Lengyelországba és Szerbiába a tervek szerint haladnak a kokszküldemények, Ausztriába és Szerbiába

„... a hazai gazdasági kilátások egyelőre nem a fellendülés irányába mutatnak: jelenleg nem várható az ipari termelés jelentős növekedése, a mezőgazdasági szegmens pedig az extrém meleg időjárás miatt komoly kihívásokkal küzd ...

pedig a vasércszállítmányok. Az intermodális forgalmak átlagosnak tekinthetők. Összességében kiugró forgalomnövekedéssel egyelőre nem számolhatunk.

A költségtakarékossági intézkedések keretében az RCH a tavalyi évhez hasonlóan idén nyáron is csökkentett üzemvitelt vezet be az egyes kocsiforgalomban augusztus 10. és szeptember 1. között. Ezzel kapcsolatban a Sales szervezet munkatársai folyamatosan egyeztetnek az ügyfelekkel az előzetes tervezésről, az esetleges átütemezésekről, valamint – szükség esetén – a csökkentett üzemvitel alatti szolgáltatásnyújtás lehetőségeiről. A tavalyi intézkedést eredményesnek értékelte a vállalat: a költségmegtakarítási célokat az ügyféligények teljesítése mellett sikerült elérni.

Végezetül elmondta, hogy a vágányzárak mind belföldön, mind külföldön komoly kihívást jelentenek a társaság számára.

Elmarad az első plusz 1 százalékos béremelés

A második napirendi pontban Vincze Teodóra HR-igazgató a korábban megkötött, ez évre szóló bérmegállapodás végrehajtásáról adott tájékoztatást. Elmondta, az általános 5 százalékos béremelésen felüli első, további 1 százalékos béremelésre sajnos nem kerül sor, mivel a megál-

lapodásban rögzített pénzügyi feltételek nem teljesültek. Ennek egyik fő oka az euró árfolyamának kedvezőtlen alakulása, amely jelentős negatív hatást gyakorolt a társaság pénzügyi eredményeire.

Elmondta, hogy a létszám a terveknek megfelelően csökken, és sokan jelentkeztek a motivációs programra. A munkáltatói jogkör gyakorlója azonban nem tudnak minden jelentkezőt elengedni, mivel a technológiai folyamatok folyamatos működését biztosítani kell. Erről a szakszervezetekkel a VÉT keretében július 8-án egyeztetnek.

A HR-igazgató munkakörönként is ismertette a létszámcsökkenés alakulását, és elmondta, hogy lesznek olyan munkakörök, amelyeket jövőre ismét meghirdetnek.

A hőség napjainkban különösen próbára teszi a munkavállalókat – mondta –, ezért a társaság vezetése mindent megtesz annak érdekében, hogy minden telephelyen megfelelő mennyiségű ivóvíz álljon rendelkezésre, valamint a klimatizált helyiségekben a berendezések folyamatosan működjenek. Ahol probléma merül fel, ott haladéktalanul intézkednek; a kirendeltségvezetők napi szinten adnak tájékoztatást a saját területük helyzetéről.

Végezetül Baladik Margit HR-szervezetvezető ismertette az első öt hónap humánügyi adatait. Kiemelte a szabadságkiadás, a záró létszám és a felhasznált túlórák alakulását, valamint az ezekhez kapcsolódó kiegészítő információkat.

Az egyebek napirendi pontban a KÜT elnöke tájékoztatást adott az Európai Üzemi Tanács július 1-jei budapesti ülésének előkészületeiről és napirendi témáiról.

Végezetül a KÜT döntött a rendkívüli élethelyzetbe került kollégák szociális segélyezéséről is.

A tanács következő ülését augusztusban tartja.

„... a hőség napjainkban különösen próbára teszi a munkavállalókat – mondta –, ezért a társaság vezetése mindent megtesz annak érdekében, hogy minden telephelyen megfelelő mennyiségű ivóvíz álljon rendelkezésre, valamint a klimatizált helyiségekben a berendezések folyamatosan működjenek ...

Budapesten ülésezett az ÖBB Európai

„A vasúti áru fuvarozás pályán tartása: a foglalkoztatottak megoldásai egy válságba került ágazat számára” címmel 2026. július 1-jén rendezett konferenciát Budapesten az ÖBB Európai Üzemi Tanácsa. A program fókuszában a vasúti egyes-kocsi-fuvarozás Európa iparára és munkaerőpiacára gyakorolt hatása állt.

A júliusi rendezvény kapcsolódott az Európai Közlekedési Dolgozók Szövetségének (ETF) a vasúti áru fuvarozás erősítését célzó kampányához is, amelynek célja, hogy felhívja a figyelmet az ágazat jelenlegi nehéz helyzetére, és konkrét megoldásokat mutasson be a munkavállalók és az őket képviselő szakszervezetek szemszögéből. A program résztvevői megvitatták azt is, miért lenne szükséges visszavezetni az állami támogatás Magyarországon 2025 végén megszüntetett rendszerét erre a leginkább költség- és munkaerő-igényes vasúttechnológiára.

Dr. Mosóczi László, a HUNGRAIL elnöke, a GYSEV igazgatóságának elnöke felszólalásában egyebek között elmondta, hogy véleménye szerint ma már nem az a kérdés, hogy szükség van-e egyes-kocsi-fuvarozásra. A kérdés sokkal inkább az, hogy megengedhetjük-e magunknak annak elvesztését. Ha Európa valóban növelni kívánja a vasút részarányát az áruszállításban, akkor nem elegendő a fővonalakat fejleszteni vagy új korridorokat kijelölni.

A vasút versenyképessége mindig az első és az utolsó kilométeren dől el. Az egyes-kocsi-fuvarozás teremti meg a



kapcsolatot a kisebb gyártóknak a nemzetközi piacokkal, valamint a regionális gazdaságoknak az európai ellátási láncokkal.

Az egyes-kocsi-fuvarozás jövője túlmutat a vasúton – az ellátási láncok biztonságát, a hazai és az európai ipar jövőjét is meghatározza, kihat a foglalkoztatáspolitikára és klímavédelemre is.

A rendezvényen bemutatták az SCI Verkehr nemzetközi kutatását a vasúti egyes-kocsi-fuvarozás gazdasági jelentőségéről. A tanulmány is megerősíti azt, hogy a rendszer kimagasló eredménnyel támogatja az ipari ellátási láncok rugalmasságát és Európa gazdasági ellenálló képességét.

A konferencián Mosóczi László hazai példákon és statisztikákon keresztül mutatta be, hogy Magyarországon az egyes-kocsi-fuvarozás jóval túlmu-

tat egy vasúti szolgáltatáson: mintegy 700 vállalkozás kiszolgálását, több száz ipari kapcsolódási pont működését és számos stratégiai jelentőségű ágazat versenyképességét támogatja. A szolgáltatás gazdasági jelentősége kapcsán kiemelte: 2025-ben több mint 5,3 millió tonna árut szállítottak egyes-kocsi-rendszerben, ami 1,324 milliárd árutonna-kilométer teljesítményt jelentett. A forgalom 42,9 százaléka export, 26 százaléka import, míg 31 százaléka belföldi szállítás volt, vagyis az egyes-kocsi-fuvarozás egyszerre támogatja a hazai gazdaságot és a nemzetközi kereskedelmi kapcsolatokat – mondta.

A HUNGRAIL tapasztalatai szerint a korábbi támogatási program azt is bizonyította, hogy megfelelő állami szerepvállalás mellett a rendszer stabilizálható, ugyanakkor hosszú távon a

„... a program résztvevői megvitatták azt is, miért lenne szükséges visszavezetni az állami támogatás Magyarországon 2025 végén megszüntetett rendszerét erre a leginkább költség- és munkaerő-igényes vasúttechnológiára ...”

A program fókuszában

a vasúti egyeskesi-fuvarozás Európa iparára és munkaerőpiacára gyakorolt hatása állt.

Üzemi Tanácsa

„... a vasút versenyképessége mindig az első és az utolsó kilométeren dől el. Az egyeskesi-fuvarozás teremti meg a kapcsolatot a kisebb gyártóknak a nemzetközi piacokkal, valamint a regionális gazdaságoknak az európai ellátási láncokkal ...”

technológiai fejlesztések és a kiszámítható finanszírozási környezet jelenthetik a fenntartható működés alapját. Egyebek között ezért is van szükség a támogatásra.

Az eseményen részt vett Bettina Castillo, az ÖBB Rail Cargo Group Igazgatóságának tagja, dr. Alexander Biach, az RCA AG Felügyelőbizottságának tagja, Gerhard Tauchner és Zurbály Bertalan, az ÖBB Európai Üzemi Tanácsának alelnökei, valamint Barsi Balázs, a Mozdonyvezetők Országos Szakszervezetének elnöke, Mózes Tibor, a VDSzSz Szolidaritás alelnöke és Meleg János, a Vasutasok Szakszervezete elnöke.

Ez nem csupán vasútszakmai kérdés

A VSZ elnöke hozzászólásában elmondta, hogy amikor az egyeskesi-fuvarozás támogatásáról beszélünk, hajlamosak vagyunk egy technikai, vasútszakmai kérdésként kezelni a témát. Pedig valójában ennél sokkal többről van szó. Arról kell döntenünk, hogy milyen gazdaságot, milyen közlekedési rendszert és milyen munkaerőpiacot szeretnénk Magyarországon és Európában a következő évtizedekben.

Szakszervezeti oldalról világosan látjuk – mondta Meleg János –, hogy az egyeskesi-fuvarozás nem pusztán egy üzleti szolgáltatás. Ez a rendszer a magyar gazdaság egyik fontos háttér infrastruktúrája. Olyan szolgáltatás,

amely lehetővé teszi, hogy több ezer vállalkozás kapcsolódjon be a vasúti áru fuvarozásba akkor is, ha árumennyiségük nem elegendő teljes irányvonalak indításához.

Az acéliparban, a vegyiparban, a fa- és papíriparban, a mezőgazdaságban vagy akár az autóipari beszállítói láncokban számos olyan vállalat működik, amely rendszeresen szállít árut, de nem akkora volumenben, hogy önálló vonatokat indítson. Számukra az egyeskesi-rendszer jelenti a kapcsolatot az országos és nemzetközi vasúti hálózathoz – szögezte le az elnök hozzátéve, hogy ha ezt a kapcsolatot megszüntetjük, akkor nem egyszerűen egy vasúti szolgáltatást veszítünk el. Ez esetben sok vállalkozás számára megszűnik a vasút elérhetősége.

Az első fontos szakszervezeti érv

Az egyeskesi-rendszer munkahelyeket tart fenn. Nemcsak a vasúton dolgozók munkahelyeit. Természetesen mozdonyvezetők, kocsisvizsgálók, forgalmi szolgálattevők, tolatószemélyzetek, karbantartók és logisztikai szakemberek ezrei kötődnek közvetlenül ehhez a tevékenységhez. De a rendszer fennmaradása az ipari vállalatok versenyképességét is támogatja, ezáltal pedig közvetve további tízezrek megélhetését segíti.

A szakszervezetek számára különösen fontos kérdés a szakember-utánpótlás is – szögezte le Meleg János.

Az elnök hozzászólásában kifejtette: „A vasúti áru fuvarozásban ma már komoly munkaerőhiány tapasztalható. Ha az egyeskesi-forgalom tovább zsugorodik, akkor eltűnnek bizonyos szakmák, csökken a képzési bázis, és egyre kevesebb fiatal választja ezt a pályát. Az így elvesztett tudást később rendkívül nehéz és költséges visszaépíteni.

A második fontos érvünk az, hogy az egyeskesi-fuvarozást nem veszteségfinanszírozásként kell szemlélni. Gyakran halljuk azt az érvet, hogy ez a rendszer sok országban veszteséges, ezért nem érdemes támogatni. De tegyük fel a kérdést: vajon minden közlekedési infrastruktúrának önmagában nyereségesnek kell lennie?

A közutakat sem azért építjük és tartjuk fenn, mert minden egyes út vagy mellékút nyereséget termel. Azért működtetjük őket, mert összekötik a gazdaság szereplőit, és lehetővé teszik az emberek és áruk mozgását. Az egyeskesi-fuvarozás ugyanezt a szerepet tölti be a vasúton.

Tulajdonképpen a vasúti áruszállítás utolsó kilométerét biztosítja. Összeköti a gyárakat, raktárakat, logisztikai központokat és iparvágányokat a nemzeti és nemzetközi hálózattal.

Ezért a támogatást nem egy veszteséges üzletág támogatásaként, hanem közlekedési infrastruktúra-finanszírozásként kell értelmeznünk.

A harmadik szempont a környezetvédelem és a klímapolitika

Az Európai Unió és Magyarország egyaránt azt hirdeti, hogy jelentős árumennyiséget kellene a közútról a vasútra áttéríteni. Ez helyes célkitűzés.

De őszintén fel kell tennünk a kérdést: hogyan akarjuk ezt megvalósítani?

A legtöbb vállalkozás nem képes teljes vonatokat megtölteni. Ha megszüntetjük az egyeskocsi-rendszert, akkor a vasút csak néhány nagy multinacionális vállalat számára marad valós alternatíva.

A kisebb és közepes vállalkozások számára pedig marad a kamion. Ez azt jelenti, hogy több teherautó jelenik meg az utakon, nő a környezeti terhelés, fokozódik az útburkolatok elhasználódása, romlik a közlekedésbiztonság, és emelkednek a társadalom által viselt költségek. Mert ne felejtjük el: a közúti fuvarozás sem működik támogatások nélkül.

Az útépitések, az útfenntartás, a balesetek költségei, a zajterhelés, a légszennyezés és az ezekből fakadó egészségügyi kiadások jelentős részét nem a fuvarozók fizetik meg teljes mértékben, hanem a társadalom egésze. Ha ezek az úgynevezett externális költségek teljes mértékben megjelenének a piaci árakban, a vasút versenyképessége lényegesen jobb lenne.

A negyedik szempont a területi egyenlőtlenségek kérdése

Az egyeskocsi-fuvarozás nemcsak közlekedési vagy gazdasági ügy, hanem vidékpolitikai kérdés is. Budapest, Győr vagy Kecskemét valószínűleg alkalmazkodni tudna egy ilyen rendszer leépüléséhez. De mi történne a kisebb ipari központokkal? Mi történne a gabonátárolókkal, a faipari üzemekkel, a vidéki logisztikai telephelyekkel? Számukra a vasúti kapcsolat elvesztése komoly versenyhátrányt jelentene.

Ezért szakszervezeti oldalról azt mondhatjuk: az egyeskocsi-támogatás nemcsak a vasutat támogatja, hanem a vidéki munkahelyeket és a vidéki gazdaságot is.

És végül szeretnék beszélni egy olyan kérdésről, amely talán ritkábban kerül elő, pedig hosszú távon meghatározó jelentőségű.

„... arról kell döntenünk, hogy milyen gazdaságot, milyen közlekedési rendszert és milyen munkaerőpiacot szeretnénk Magyarországon és Európában a következő évtizedekben ...



Ez pedig az iparvágányok ügye.

Magyarországon az elmúlt évtizedekben több száz iparvágány szűnt meg vagy vált használhatatlanná. Sok esetben nem azért, mert végleg megszűnt volna az igény, hanem azért, mert a kiszolgálás romlott, a költségek emelkedtek, és megszakadt a rendszeres forgalom.

Ha hagyjuk tovább pusztulni ezt a hálózatot, akkor a jövőben hiába szeretnénk visszatérni a forgalmat a vasútra, egyszerűen nem lesz meg hozzá az infrastruktúra.

Ezért a szakszervezeteknek nemcsak az egyeskocsi-forgalom fenntartásáért kell kiállniuk, hanem az iparvágányok megőrzéséért és fejlesztéséért is.

Tisztelt Kollégák! A vita sokszor úgy jelenik meg, mintha arról kellene döntenünk, hogy támogatunk-e egy veszteséges vasúti szolgáltatást. Szerintem ez hibás megközelítés, mert

- nem a vasutat támogatjuk,
- a magyar ipar versenyképességét támogatjuk,
- a magyar munkahelyeket támogatjuk,
- a vidéki térségek fejlődését támogatjuk,
- a környezetbarát áruszállítást támogatjuk.

És azt a stratégiai képességet támogatjuk, hogy Magyarország gazdasága ne kizárólag a közúti fuvarozásra épüljön.

Ezért szakszervezeti oldalról egyértelmű az álláspontunk:

Az egyeskocsi-támogatás nem vasúti támogatás. Az egyeskocsi-támogatás iparpolitikai, foglalkoztatáspolitikai és klímavédelmi beruházás Magyarország jövőjébe.” – zárta hozzászólását Meleg János.

Fényeslitkén tartotta kihelyezett ülését a Vasutasok Szakszervezete Vagon Ügyvivő Testülete július 2-án. Az ülés résztvevői a Magyar Vagon Vasúti Kft. vezetőivel közösen tekintették át a telephely helyzetét, a foglalkoztatás alakulását és a következő időszak feladatait.



A tanácskozást Kövesdi Tamás, a VSZ Vagon ügyvivője nyitotta meg, aki hangsúlyozta: a kihelyezett ülés célja, hogy a helyben jelentkező problémákat közvetlenül a munkáltatóval együtt lehessen áttekinteni és megoldási lehetőségeket keresni.

Schlett János, a Székesfehérvári Területi Központ igazgatója részletelesen ismertette a telephely elmúlt éveinek változásait. Elmondta, az IC+ program lezárása, majd az egyiptomi ENR-projekt leállítása jelentősen csökkentette a gyártási feladatokat, ezért a munkáltató kénytelen volt munkaidőkeretet bevezetni, módosítani a munkarendet és átmeneti intézkedéseket hozni a munkahelyek megőrzése érdekében. Kiemelte, hogy a legfontosabb cél végig a szakembergárda megtartása volt.

Biztató fejleményként ismertette, hogy a szlovén vasutak részére készülő IC NEO kocsik gyártása új munkát biztosít a fényeslitkei telephely számára. A jelenlegi megrendelések várhatóan 2027 első negyedévéig folyamatos feladatot jelentenek, miközben már szerb és montenegrói megrendelések előkészítése is zajlik.

A munkahelyek megőrzése TOVÁBBRA IS KÖZÖS CÉL

A munkaruha is előkerült

A fórumon a szakszervezeti tisztségviselők számos munkavállalói problémát vetettek fel. Napirendre került a munkarend jövője, a szakember-eltávolítás, a klímaberendezések állapota, a munkaruha minősége, az alkatrészellátás nehézségei, valamint az épület energetikai állapota és a dolgozók szakmai előmenetelének elismerése is. A munkáltató több kérdésben intézkedést ígért, illetve tájékoztatást adott a folyamatban lévő fejlesztésekről.

Kövesdi Tamás kiemelte, hogy a Vasutasok Szakszervezete folyamatos egyeztetéseinek eredményeként sikerült olyan megállapodást kötni, amely szerint a munkaidőkeret alkalmazásának időszakában a kocsijavító területen dolgozók alanyi jogon 5 százalékos béremelésben részesülnek, amely hosszabb távon is megmarad, s emellett további 5 százalékos pótlék illeti meg őket. Hangsúlyozta, a szakszervezet továbbra is következetesen képviseli a munkavállalók érdekeit, s minden fórumon azért dolgozik, hogy a nehéz gazdasági környezet ellenére is megmaradjanak a munkahelyek és javuljanak a munkafeltételek.

„... az IC+ program lezárása, majd az egyiptomi ENR-projekt leállítása jelentősen csökkentette a gyártási feladatokat, ezért a munkáltató kénytelen volt munkaidőkeretet bevezetni, módosítani a munkarendet és átmeneti intézkedéseket hozni a munkahelyek megőrzése érdekében ...



Megmaradnak az év végi juttatások

A tanácskozáson dr. Várkonyi Péter HR jogtanácsos ismertette a társaság szervezeti változásait, valamint jelezte, hogy a kollektív szerződés átfogó felülvizsgálata időszerűvé vált. Elmondta, a munkáltató továbbra is számol a hagyományos év végi juttatásokkal, és az év második felében megkezdődnek a következő bértárgyalások előkészületei.

Ezt követően csak a szakszervezeti tisztségviselők jelenlétében folytatódott a Vagon ügyvivői értekezlet, amelyen részt vett Juhász Tiborné Záhony TK-vezető és Horváth Csaba VSZ szervezetpolitikai alelnök is, akik a terület és a szakszervezet érdekvédelmi szervezeti aktualitásáról adtak tájékoztatást. Az értekezleten szó volt az előttünk álló alapszervezeti, vállalati ÜT-MV-KÜT-KMVB választásokról FB-tag delegálásról és már gondolva a 2027. évre, felkészülünk a tárgyalásokra. Az ügyvivő ér-

tekezlet végén megköszöntük Szanyi József tagunk, Fényeslitke kocsiműhely alapszervezeti titkár munkáját aki augusztustól már a nyugdíjasok táborát erősíti.

A kihelyezett ülés gyárlátogatással zárult, amelynek során a résztvevők megnézhatték a folyamatban lévő termelést, és közvetlenül tájékozódhattak a telephely mindennapi működéséről.

A Vasutasok Szakszervezete továbbra is kiemelt feladatának tekinti, hogy a helyi tagsággal és a munkáltatóval folytatott folyamatos párbeszéd révén hozzájáruljon a munkahelyek megőrzéséhez, a kiszámítható foglalkoztatáshoz és a munkakörülmények folyamatos javításához.



Kövesdi Tamás
VSZ-VAGON ügyvivő

ÁTSZERVEZÉS UTÁN

A Vasutasok Szakszervezetének székházában láttuk vendégül 2026. június 3-án a MÁV Személyszállítási Zrt. szolgáltatáselőkészítési vezetőit. A kötetlen, de szakmailag rendkívül fajsúlyos megbeszélés célja az volt, hogy értékeljük az elmúlt időszak szervezeti változásait, és közösen keressünk megoldást a mindennapokban felmerülő problémákra.

A megbeszélés bevezetőjében Csapkó István vasúti szolgáltatáselőkészítési vezető megköszönte a meghívást, majd kiemelte, mindig szívesen vesz részt az ilyen fórumokon, mert hisz abban, hogy a közvetlen szakmai egyeztetések hatékonyan segítik a mindennapi munkát.

Szervezeti változások és létszámhiány

Az SZMSZ-módosítással kapcsolatban a vezető elmondta: lát előnyöket abban, hogy a vonatelőkészítés és -tisztítás a Vasúti Személyszállítási Területi Igazgatóságokhoz (VSZTI) került, hiszen így a folyamatok közelebb vannak a helyi technológiákhoz. Úgy látja, hogy a kezdeti aggodalmak ellenére az igazgatók kellő szakmaisággal álltak az új feladatokhoz. Tapasztalatai szerint egyfajta eltávolodás inkább a maradék és az átkerült munkavállalók között érezhető.

„Mindenki azon van, hogy megoldjuk a feladatainkat, amikből bőven akad, miközben a létszámhiánnyal is meg kell birkóznunk” – fogalmazott Csapkó István, aki ezúton is köszönetet mondott a Csop állomáson

„... annak ellenére, hogy óriási az igény a modern, nagyobb kijelzővel rendelkező, megbízható eszközökre – amelyeken végre zökkenőmentesen lehetne rögzíteni a dokumentációt –, a kiosztás pontos időpontját egyelőre nem lehet megjósolni ...

dolgozó munkavállalóknak, akik az RCH-tól szerződtek át, és vállalták nálunk a tevékenység folytatását.

Csúszik a telefoncsere, javították a TC programot

Márta Levente műszaki koordinátor ismertette a kocsivizsgálók szolgálati telefoncserejének aktuális állását. Sajnos a május végére tervezett határidő csúszik: bár a készülékek már megérkeztek, az IT-szakemberek még dolgoznak a feladatellátáshoz szükséges operációs rendszerek és szoftverek fejlesztésén. Annak ellenére, hogy óriási az igény a modern, nagyobb kijelzővel rendelkező, megbízható eszközökre – amelyeken végre zökkenőmentesen lehetne rögzíteni a dokumentációt –, a kiosztás pontos időpontját egyelőre nem lehet megjósolni.

A TicketChecker program működésével kapcsolatban jó hír, hogy a VSZ által korábban jelzett hibákat – például a pályaszámhoz köthető elektronikus eseménylapot és a társvasútokhoz tartozó pályaszámok rögzítését – sikerült megoldani, erről a kollégákat már e-mailben is tájékoztatták. A vezetőség köszöni az észrevételeket, és a jövőben is várja a hasonló visszajelzéseket.

Hibanaplók vezetése és a hibajegyek rögzítési problémái

Csapkó István hozzátette: a hibanaplók kezelése, a listában folyamatosan bővülő hibajegyek rögzítése és lezárása,

valamint a műszaki állapotok nyomon követése kulcsfontosságú az üzemszerűség fenntartásában. Ezen a téren a különböző informatikai rendszerek hatékonyabb szinkronizációja is hozhatna komoly előrelépést. Gondot okoz, hogy az elvégzett javítási munkák után nem veszik le a hibajegyeket. Igaz, ez Szolnokon például a rendszerhez való hozzáférés hiánya miatt marad el. Ami még különösen fontos, az a motorvonatok WC-hibáinak időben történő megoldása, legyen szó műhelybe utalásról, szippantásról, vízfeltöltésről vagy a szakszerű szervizöblítésről.

A vonatok ajtóműködésének EVTK-rendszerben történő rögzítéskor jelentkező hibákat szintén megvizsgálják – mondta –, amelyhez a kollégáktól várnak konkrét példákat. A cél a rendszer finomhangolása, hiszen az ajtók biztonságos üzemeltetése elsődleges feladat. Emiatt jelenleg egy belső vizsgálat is zajlik a problémák feltárására érdekében.

A vízhordás és a védőital kérdése

Ismét terítékre került az ásványvízhordás ügye. A VJBI-s kollégák joggal nehezményezik, hogy a vezényletekbe továbbra is nekik kell kihordani a vizet. Hiába kérik folyamatosan, hogy ahol csak lehet, más elérhető állomási dolgozókkal végeztessék el ezt a munkát, vagy legalább ne velük cipeltessék fel az emeletekre is a nehéz pakkokat. Az ivóvízellátással kapcsolatos korábbi kérdésekre az időközben távozott gazdasági vezérigazgató-helyettes által adott választ a kollégáik nem tartják elfogadhatónak.

„... a vonatok ajtóműködésének EVTK-rendszerben történő rögzítésekor jelentkező hibákat szintén megvizsgálják – mondta –, amelyhez a kollégáktól várnak konkrét példákat ...

Csapkó István a felvetésre reagálva elmondta: megfelelő hőmérsékletű védőital jogszabály szerint akkor jár, ha azt a napi középhőmérséklet indokolja. Egyéb esetekben ivóvíz minőségű vizet kell biztosítani, ami a csapvíz is lehet. Hozzátette, hogy a HR főigazgató asszony is a védőitalról rendelkezett a rendkívüli hőségre való tekintettel.

Hőségriadó esetén szintén kritikus pont az óránkénti pihenő, amelynek biztosítása a csoportvezető felelőssége – ugyanakkor elismerte, hogy vonatkesések és a feladatok torlódása esetén ezt rendkívül nehéz megszervezni. Kiemelte: a vonatvizsgálatok (sem a motorvonatok 24 órás, sem a 100 kilométer felett közlekedő vonatok vizsgálata) nem maradhatnak el. A vízpakolás kapcsán megértését fejezte ki a kollégák ellenérzései iránt, de úgy vélte, ezt a problémát a helyi vezetőknek és középvezetőknek közösen, helyben kell megoldaniuk.

Munkaruha-problémák és pontatlan létszámkeretek

Szakszervezetünk az új munkaruha-kapcsolatos problémákra is felhívta a figyelmet. Hiába küldte el a szakszervezet a részletes észrevételeit és javaslatait – például a dzsekikkel vagy a kocsivizsgálók rövidnadrágjával kapcsolatban –, azokat a munkáltató érdemi indoklás nélkül

figyelman kívül hagyta. Ez a hozzáállás elfogadhatatlan. Jogos elvárás az is, hogy a kocsivizsgálók télikabátja ugyanolyan minőségű legyen, mint a jegyvizsgálóké. Csapkó István egyetértett azzal, hogy a visszajelzések elmaradása valós probléma, és ígéretet tett, hogy a télikabátok ügyének személyesen jár utána.

Szakszervezetünk felhívta a figyelmet arra is, hogy több szolgálati helyen a technológiai létszám megállapítása pontatlan.

Az előkészítés-vezető a szakmai háttérrel ismertette elmondta: a vasútvállalati szabályzat értelmében menetrendváltáskor kötelező egy grafikus munkatervet készíteni. Ha ez a munkaterv pontos, abból egyértelműen kirajzolódna a szűk keresztmetszetek, és ezek alapján pontosan meghatározható a szükséges létszám.

„Sajnos nem minden helyen értik meg ennek a munkatervnek a jelentőségét. Mi nem elszigetelt szolgálati helyekben gondolkodunk, hanem a feladatok volumene alapján szervezzük a munkát. Ott, ahol indokolt a változtatás, meg fogjuk tenni” – jelentette ki a műszaki előkészítés vezetője, emlékeztetve arra, hogy az aktuális munkatervet a szolgálati helyeken (például a faliújságon) jól láthatóan ki kellene függeszteni.

Vörös bárcák levétele, tisztítási gondok és a gyakorlati képzések

Arra a kérdésre, hogy a vörös bárcát a javítás után a műhelyben jogszerűen eltávolíthatják-e, az előkészítés-vezető úgy foglalt állást: a javítást végző dolgozónak erre megvan a lehetősége. Azt viszont még megvizsgálják, szükséges-e erről külön hivatalos rendelkezést kiadni. Ugyancsak

megvizsgálják azt a szakszervezeti felvetést, hogy a Debrecen és Budapest között közlekedő InterRégió vonatoknál a jelenlegi T1-es tisztítás helyett T2-es tisztítás kerüljön megrendelésre.

Szakszervezetünk felvetette a kocsivizsgálói képzésekkel kapcsolatban, hogy kevés a gyakorlati óraszám, amelyen jó lenne változtatni. Válaszul elhangzott: a cél egy olyan új rendszer kialakítása volt, amely egyrészt pénzügyileg is vállalható módon, hatékonyan biztosítja az utánpótlást, másrészt garantálja, hogy a tanfolyam ideje alatt a hallgatók valódi, alapszintű gyakorlati tapasztalatot szerezzenek.

A találkozó ismét bebizonyította, hogy a szakmai párbeszédnek nincs alternatívája. A felmerült problémák csak akkor oldhatók meg, ha a munkáltató és a munkavállalók képviselői nyíltan, egymást partnerként kezelve keresik a megoldásokat. A Vasutasok Szakszervezete továbbra is következetesen képviseli a kocsivizsgálók és valamilyen érintett munkavállaló érdekeit, mert hisszük: a biztonságos vasút, a megfelelő munkakörülmények és a megbecsült dolgozók közös ügyünk. Csak összefogással, egymás tapasztalataira építve és közösen fellépve érhetjük el, hogy a felvetett problémák ne csak napirinden maradjanak, hanem valódi megoldások is szülessenek.

„... hőségriadó esetén az óránkénti pihenőidő szintén kritikus pont, amelynek a biztosítása a csoportvezető felelőssége – ugyanakkor elismerte, hogy vonatkesések és a feladatok torlódása esetén ezt rendkívül nehéz megszervezni ...

**„A Vasutasok Szakszervezete nemcsak felveti a problémákat, hanem a megoldásokért is dolgozik.
Hiszük: a vasutasság valódi ereje az összefogásban van”**

Egészségügyi szűrés,

A vállalatcsoport számára kiemelten fontos munkatársai egészségének megőrzése, hiszen a hosszú távú, sikeres együttműködés alapja a jóllét és a munkaképesség fenntartása. A munkáltató és a munkavállaló, valamint családjaik érdeke ebben teljes mértékben találkozik: közös cél, hogy mindenki minél hosszabb ideig egészségesen, biztonságos körülmények között végezhesse munkáját.

Az egészségügyi szűrések lehetőséget biztosítanak arra, hogy időben fel lehessen ismerni az esetleges kockázatokat, és szükség esetén megkezdődhessen a megfelelő odafigyelés vagy kezelés. A megelőzés nemcsak egyéni felelősség, hanem közös érték is, amely hozzájárul a kiegyensúlyozottabb mindennapokhoz és az egészséges megőrzéséhez.

Ezért arra biztatjuk a szombathelyi térségben dolgozó kollégákat, hogy éljenek a vállalat által biztosított szűrési lehetőséggel, és tegyenek egy fontos lépést saját egészségük védelméért.

Hogy mindez hogyan valósult meg eddig a gyakorlatban, arról Dr. Kovács Lajossal, a Vasútegészségügyi Nonprofit Közhasznú Kft. Szombathelyi Egészségügyi Központjának orvosigazgatójával



beszélgettünk június végén. Az intézmény vezetője hangsúlyozta, a program megvalósítása kiemelt feladat volt az asszisztensek és az orvosok számára egyaránt.

Az eddigi tapasztalatok alátámasztják a MÁV-csoport vezetésének döntését: ez a finanszírozás biztos befektetés a jövőbe. A program célja a betegségek korai felismerése, amely az OEP által finanszírozott ellátásokon túl a MÁV-csoport támogatásával valósul meg. A jövőre nézve talán az is elképzelhető, hogy

ez a foglalkozás-egészségügyi vizsgálatok keretében működjön.

A közösségi közlekedésen belül ez egy példaértékű kezdeményezés, amelyet a kötött pályás terület mellett a Volán munkavállalóira is kiterjesztettek.

A program nagyszerű lehetőség, s külön öröm, hogy itt valósul meg, hiszen alapja lehet egy országos kiterjesztésnek – mondta az igazgató. Nemcsak a fizikai, hanem a szellemi egészség megőrzése terén is egy komplexebb egészségmegőrzési és megelőzési szemlélet kialakítását segítheti. A munkavállalók időben szembesülhetnek egészségi állapotukkal, és ha megfogadják az orvosi javaslatokat, már kisebb lépésekkel is jelentős változásokat érhetnek el. A program szélesítésével hosszú távon egy átfogó egészségmegőrzési és rehabilitációs rendszer alapjait lehet megeremteni.

Az egészségtudatosság országos építése egy kis helyi lépéssel kezdődik, amire büszkék lehetünk, hiszen Magyarország egyik legnagyobb munkáltatójánál valósul meg. Az orvosigazgató zárszavában kiemelte, hogy a programnak egyéni, családi és társadalmi szinten is jelentős

... arra biztatjuk a szombathelyi térségben dolgozó kollégákat, hogy éljenek a vállalat által biztosított szűrési lehetőséggel, és tegyenek egy fontos lépést saját egészségük védelméért ...



ÁLLAPOTFELMÉRÉS

hozadéka van. Jól kiépített infrastruktúrával rendelkezünk, ezért ez a kezdeményezés ráépülhet meglévő rehabilitációs intézményeinkre is, például Hévíz, Balatonfüred és Harkány tapasztalataira – összegezte.

Szervezetten, várakozás nélkül

Szabó Dóra egészségügyi menedzser koordinálja a jelentkezéseket, valamint megszervezi a szűrővizsgálatok útvonalát annak érdekében, hogy a hat szakterületet érintő vizsgálatra minél kevesebbet kelljen várni. Elmondta, hogy a folyamat a recepciónál kezdődik az adategyeztetéssel, majd jó hangulatban haladnak végig a résztvevők a szakrendeléseken. Mindenki vérvétellel kezd, ezt követően pedig a munkatársak végig kísérik a jelentkezőket a vizsgálatok során.

Aki betegség miatt nem tud részt venni a programon, annak ezt jeleznie kell. Fontos, hogy a jelentkezési felületen előzetesen megjelölt szakrendeléseket kell igénybe venni, a helyszínen már nincs lehetőség módosításra.

A visszajelzések eddig pozitívak, panasz nem érkezett – mondta. A vizsgálatok gördülékenyen zajlanak, a résztvevők általában két-három óra alatt végeznek. A férfiak és nők részvétele változó, ugyanakkor

érzékkelhető, hogy a választható vizsgálatok közül a szemészet a legnépszerűbb.

A szemészeti szűrés jelentősége

Dr. Ruzsonyi Mária főorvostól megtudtuk, hogy az eddigi vizsgálati eredmények kedvezőek, ami részben annak is köszönhető, hogy elsősorban az egészségtudatosabb munkavállalók jelentek meg a szűrésen. Tapasztalatai szerint a fizikai dolgozók jelentős része nem tud vagy nem szeretne részt venni a programban, ezért az ő tájékoztatásukra és motiválásukra a jövőben nagyobb figyelmet kell fordítani. A szemészeti szakrendelésen minden szükséges vizsgálatot elvégeznek, és jó hír, hogy eddig nem találtak problémás esetet. Negyven év felett különösen fontos a zöldhályogszűrés.

A főorvos hangsúlyozta, hogy napjainkban sokkal több embernek van szüksége szemüvegre, mint korábban. Ennek egyik oka a monitor előtti munka. A másik pedig a szemszárazság. Ezekben az esetekben műkönny alkalmazását javasolják, ugyanakkor fontosnak tartja, hogy a munkáltató megfelelő munkakörülményeket és ergonómiai feltételeket biztosítson.

Pozitív munkavállalói tapasztalatok

A helyszínen járva megkérdeztük az éppen vizsgálatra váró Kovács Zsolt műszaki szakelőadót arról, hogyan értesült a lehetőségről, és milyen

... a főorvos hangsúlyozta, hogy napjainkban sokkal több embernek van szüksége szemüvegre, mint korábban. Ennek egyik oka a monitor előtti munka.. A másik pedig a szemszárazság. Ezekben az esetekben műkönny alkalmazását javasolják, ugyanakkor fontosnak tartja, hogy a munkáltató megfelelő munkakörülményeket és ergonómiai feltételeket biztosítson ...

tapasztalatokat szerzett. Elmondta, hogy a MÁV Hírlevélben olvasott a programról, amit nagyon jónak tart, ezért is jelentkezett rá. Véleménye szerint ötven év felett ez már mindenkinek saját érdeke. A vizsgálat egy általános állapotfelmérést ad a jelenlegi egészségi állapotunkról. Elmondta, ő egy kollégájával együtt érkezett, s mindketten úgy vélik, hogy a munkáltató is jól jár ezzel a lehetőséggel, hiszen hosszú távon számíthat az egészségesebb, terhelhetőbb munkavállalókra.

A szűrővizsgálat végén kiemelte, hogy nagyon jól megszervezett, gyors vizsgálatokon vett részt. Segítőkéss asszisztensekkel és orvosokkal találkozott, ezért kollégáinak is ajánlani fogja a részvételt.



Bodnár József
egészségügyi
tagozatvezető

... a vizsgálatok gördülékenyen zajlanak, a résztvevők általában két-három óra alatt végeznek ...



Megerősítjük a munkavállalók védelmét

Milyen jogai és kötelezettségei vannak a munkavállalóknak, az érdekképviselőknek és a munkaadóknak? Hogyan ismerhető fel, ha egy munkahelyen nincs biztosítva a biztonságos és egészséget nem veszélyeztető munkavégzés? Mit tehet a munkavállaló és mit a szakszervezet, ha valami nincs rendben?

Sokakban él az a téves felfogás, hogy a jogszabályi környezet – Munkavédelmi törvény, Munkavédelmi szabályzat – kizárólag a megválasztott testületeknek biztosít lehetőséget arra, hogy feltárják a hiányosságokat, jelezzék azt a munkáltatónak és kikényszerítsék azok megszüntetését.

A hatékony munkavédelem azonban három szereplő, a szakszervezeti tisztségviselőink, a munkavédelmi képviselők és a munkavállalók együttműködésén alapul. Ebből következően szakszervezetünk tisztségviselőinek is felelőssége van abban, hogy a munka-

védelmi előírásokat mindenki betartsa. Ehhez elengedhetetlen, hogy maguk is jól ismerjék a vonatkozó szabályokat, a területeket járva pedig felismerjék, ha például nem megfelelőek a fényviszonyok vagy a hőmérséklet, rendellenes hangokat adnak ki a munkagépek, túl nagy zajterhelés éri a dolgozóinkat. A tudatos érzékelés, a munkatársak bevonása és a tapasztalatok dokumentálása segíti a biztonságosabb és egészségesebb munkakörnyezet megteremtését. Az is fontos, hogy a látens problémák felderítése érdekében tisztségviselőink személyesen is meghallgassák a kollégák panaszait.

Az érdekképviselő egyik legkiemeltebb területe a munkavállalóink törvényben rögzített jogainak védelme, a Vasutasok Szakszervezete pedig elkötelezett abban, hogy ennek a jognak érvényt is szerezzen.

„... az érdekképviselő egyik legkiemeltebb területe a munkavállalóink törvényben rögzített jogainak védelme, a Vasutasok Szakszervezete pedig elkötelezett abban, hogy ennek a jognak érvényt is szerezzen ...

Ezért döntött úgy a Vasutasok Szakszervezete, hogy elsőként a személyszállításnál – az SZPÉ-IG, a VJBI, a Vonat-előkészítés, továbbá a személyszállítási utazói területek szakmáit képviselő tagjaink és tisztségviselőink bevonásával – egy új testületet hoz létre „Munkavédelmi Védőpajzs” néven. A cél az, hogy a helyben nem kezelhető vagy több területet érintő munkavédelmi problémákra felsőbb szinten – Kövesdi Tamás SZESZA-ügyvivő és Kuti Horváth József személyszállítási szakmai képviselő-vezető koordinációjával – közösen találjunk megoldást. A hűz fő testület hatékony működéséhez Horváth Csaba, szervezetpolitikai alelnök a VSZ teljes támogatásáról biztosította a résztvevőket.

Az alakuló ülésen Dr. Csák Gergely, a VSZ jogásza ismertette a választott tisztségviselők és tisztséggel nem rendelkezők jogait és lehetőségeit, míg Kondor Norbert, a VSZ munkavédelmi szakértője színes, részletes prezentációban mutatta be a munkavédelemre vonatkozó alapvető szabályokat. A jelenlévők így átfogó képet kaptak a munkavégzés alapvető tárgyi követelményeiről, a munkavállalók részvételének fontosságáról, a munkavédelemhez kapcsolódó szakszervezeti jogosultságok érvényesítéséről.

**KERESSÉTEK KOLLÉGÁINKAT A TERÜLETEKEN, HOGY SEGÍTHESSÜNK!
A megalakult testület eredményes működéséhez sok sikert kívánunk!**

NEM KIVÁLTSÁG,

HANEM ALAPELVÁRÁS

Törött ágy, működésképtelen klímák, beázó falak, egészségre veszélyes padlóburkolat és elviselhetetlen hőség. A Vasutasok Szakszervezete TEB Szakmai Képviselte több vasúti szolgálati helyen végzett helyszíni vizsgálatot, ami számos, a munkavállalók egészségét és biztonságát érintő problémát tárt fel. A VSZ kezdeményezésére a munkáltató több esetben már intézkedett, de a problémák sora ezzel még nem szűnt meg. A cél egyértelmű: minden vasutas méltó és biztonságos munkakörülmények között dolgozhasson.

Nap mint nap több ezer vasutas dolgozik azért, hogy a vasút biztonságosan működjön. Ehhez azonban nem elegendő a szakmai felkészültség és az elhivatottság. A megfelelő munkakörnyezet ugyanilyen fontos feltétele a biztonságos munkavégzésnek.

A Vasutasok Szakszervezete TEB Szakmai Képviselte ezért számos szolgálati helyen végzett részletes helyszíni bejárást. A tapasztalatok egyértelművé tették: több helyen halaszthatatlanná vált a beavatkozás.

Hőség, beázások, elhasználódott munkahelyek

A BEJÁRÁSOK SORÁN TÖBBEK KÖZÖTT AZ ALÁBBI PROBLÉMÁK KERÜLTEK FELSZÍNRE:

- meghibásodott vagy hiányzó klímaberendezések;
- szakszerűtlen hőszigetelési megoldások;
- beázó falak és nyílászárók;
- használhatatlan berendezések;
- törött fekhelyek;
- egészségre veszélyes régi padlóburkolatok;
- műszaki állapotromlásból eredő biztonsági kockázatok.

A nyári hőségben ezek nem pusztán kényelmi kérdések. Közvetlenül befolyásolják a munkavállalók egészségét, koncentrációját és a biztonságos munkavégzés feltételeit.

„... a nyári hőségben ezek nem pusztán kényelmi kérdések. Közvetlenül befolyásolják a munkavállalók egészségét, koncentrációját és a biztonságos munkavégzés feltételeit ...”

A VSZ azonnal intézkedett

A feltárt problémák után a Vasutasok Szakszervezete minden érintett hiányosságot hivatalosan jelzett a munkáltató felé.

Pozitívum, hogy a felelősök több ügyben gyorsan reagáltak, s megkezdődött a javítási folyamat. Több helyszínen már folyamatban vannak az intézkedések, illetve a műszaki megoldások előkészítése.

A munka nem ér véget a bejelentéssel

A Vasutasok Szakszervezete számára azonban nem elegendő egy ígéret. A TEB Szakmai Képviselő folyamatosan nyomon követi a vállalt intézkedések végrehajtását, és minden olyan esetben újra fellép, ahol a munkavállalók egészsége vagy biztonsága veszélybe kerülhet.

Mert a vasút jövőjét nemcsak új járművek és fejlesztések jelentik. A vasút jövője azokkal a szakemberekkel kezdődik, akik nap mint nap működtetik a rendszert.

És ők emberhez méltó munkakörülményeket érdekelnek.

Felkészítés, továbbképzés

A személyes eszmecsere, a szervezetiépítés és a tapasztalatok átadása, a MÁV-csoport eredményei, stratégiája, a magyar nyugdíjasok helyzete és gazdasági kilátásai voltak a legfontosabb témák a Vasutasok Szakszervezete Országos Nyugdíjas Szervezete (VSZ ONYSZ) által szervezett háromnapos tanfolyamon.

A VSZ ONYSZ 2026. május 18-20 között tartotta hagyományos elnöki és főbizalmi továbbképző tanfolyamát ezúttal Balatonföldváron, a Pedagógus Szakszervezet „Beach Hotel” fantáziánévű üdülőjében. A mintegy 70 tagú csapat az első napon – a kötelező regisztráció és szállásfoglalás, valamint az ebéd elfogyasztása után – 14 órától már munkához is látott. Molnárné Szlávik Györgyi, a VSZ ONYSZ elnöke köszöntötte a hallgatóságot. A megnyitó, a program, a házirend és a kötelező tudnivalók felsorolása után Horváth Csaba, a VSZ szervezetpolitikai alelnöke és Zlati Róbert, a VSZ érdekvédelmi alelnöke ismertette a „Tájékoztató a bértárgyalásokról, átszervezésekről, a munkavállalók, a nyugdíjasok érdekében végzett munkáról a Vasutasok Szakszervezete aktuális szervezetpolitikai és érdekvédelmi feladatairól” című konzultációs anyagot. A kormányváltás sok aktuális kérdést vetett fel, amely a tájékoztató utáni konzultáció során csúcsosodott ki. A rövid szünetet követően – Mári Gábor, a VSZ ONYSZ alelnöke távollétében – Rácz Sándor szegedi területi képviselő-vezető beszélt a 2026 őszi esedékes alapszervezeti vezetőségválasztó taggyűlések lebonyolításával kapcsolatos feladatokról. A résztvevők figyelmébe ajánlotta a tanfolyam prog-



ramfüzetét, amelyben – az elnökség által korábban elfogadott – hasznos dokumentumok találhatók az alapszervezeti választások zavartalan lebonyolítása érdekében.

Játékos demenciaűzés

A vacsora után a területi képviselő-vezetők az alapszervezeti vezetőkkel beszéltek meg az aktuális feladatokat és értékelték az elhangzottakat. Jutott idő arra is a nap végén – kikapcsolódás gyanánt – hogy egy kis észterna,

játékos vetélkedő, ének- és rajzpróba keretén belül az időskori feledékenységet is előzze a társaság a tábor területéről. A „demenciaűző” vetélkedőn részt vett csapatok ajándécsomagokat kaptak.

Sűrű másnap

A második nap első előadójaként Sukta Csabát, a MÁV Zrt. kabinetfőnökét üdvözlhetjük a tanfolyam résztvevői. Előadásában részletezte a MÁV-csoport 2025. évi eredményeit, a jelenlegi gazdasági helyzet és az átszerve-

zések kihívásait, a reformok hatását a társaság működésére, de felvázolta az idei év és a következő évek legfontosabb feladatait is.

Csak rövid konzultációra maradt idő az érdekes és sok aktualitást felvonultató előadás után, mert a szünetet követően Ködmön Andrea ügyvezető elnök előadása következett. Tájékoztatót tartott a Vasutas Önkéntes Támogatási Alap Egyesület tagjai számára folyósítható segélyezési lehetőségekről, az időközben bekövetkezett változásokról, de válaszolt a feltett kérdésekre is.

Egészségügy és gazdaság

A finom ebédet követően „A Reumatológiai betegségek megelőzése, kezelése, esetleges műtéti megoldások, utókezelés” címmel tartott nagy érdeklődést kiváltó – diavetítéssel fűszerezett – előadást dr. Ujfalussy Ilo-



„... jutott idő arra is a nap végén – kikapcsolódás gyanánt – hogy egy kis éjszortna, játékos vetélkedő, ének- és rajzpróba keretén belül az időskori feledékenységet is elűzze a társaság a tábor területéről. A „demenciaűzőn” vetélkedőn részt vett csapatok ajándékcsomagokat kaptak ...”

na főorvos, az Észak-Pesti Centrumkórház Reumatológiai Osztály osztályvezetője. Természetesen válaszolt a sok-sok érdeklődő kérdésre is. A számos információt tartalmazó egész napos program zárásaként dr. Herczog László közgazdász, a Nyugdíjas Szervezetek Egyeztető Tanácsa Tanácsadó Testületének elnöke, volt szociális- és munkaügyi miniszter tartott érdekes és gondolatébresztő előadást, majd konzultációt „A nyugdíjrendszer és környéke” címmel. A vacsora után lehetőség nyílt arra is, hogy a továbbképzés résztvevői egy lazább fórum keretében zenés beszélgetésen vegyenek részt, ahol – a tartalmas társalgáson túl – a tapasztalatok átadása és a kapcsolatépítés volt a legfőbb cél.

A harmadik napon a reggeli és az úticsomagok átvétele, a területi képviselők csoportos értekezlete után Molnárné Szilávik Györgyi elnökhelyettes zárta a rendezvényt, eredményesnek ítélve a sok információval megtűzdelt tanfolyamot, amelyről a résztvevők kérdőíven mondhatták el véleményüket és tehettek javaslatokat a jövőre vonatkozóan. Az elnök további sikeres munkát, jó utat kívánt a résztvevőknek, megköszönte a közreműködők, segítők aktív tevékenységét, és a mindig pontos megjelenést, az aktivitást is.

Szentes Bíró Ferenc

A JÓL SIKERÜLT XVI.

GÉPÉSZEK VASUTASNAPJA

Vasutasnap alkalmából idén immár XVI. alkalommal rendeztük meg a Gépész Alapszervezet legnagyobb közösségi eseményét, a családi és sportnapot. A rendezvénynek ezúttal is a kapospolai park adott otthont, ahol kiváló hangulatban tölthettünk együtt egy emlékezetes napot.

A szervezők és a segítők összefogásának köszönhetően a reggel 8 órára érkezett nyolc főző csapatot már felállított sátrak és előkészített helyszín várt. A versenyzők a sorsolást követően azonnal nekiálltak a hagyományos babgulyás elkészítésének, így a parkot hamar megtöltötte a finom ételek illata és a jókedv.

Az időjárás egész nap kegyes volt hozzánk, a napsütés és a kellemes nyári hőmérséklet tökéletes háttérrel biztosított a programokhoz. A rendezvény jó hangulatáról DJ Török gondoskodott, aki zenéjével egész nap szórakoztatta a résztvevőket, és sokakat táncra is ösztönzött.

A nap egyik meghatározó pillanata volt, amikor ünnepélyes keretek között búcsúztattuk Szabó József tagtársunkat, aki hosszú, becsülettel végzett vasutas pályafutását követően nyugdíjba vonult. Ezúton is köszönjük munkáját, elkötelezettségét. Jó egészséget, valamint sok örömteli évet kívánunk neki a nyugdíjas évekre.



A rendezvény során a finom ételek, a kötetlen beszélgetések, a zene, a tánc és a közös élmények ismét bebizonyították, milyen fontos szerepe van az ilyen találkozóknak közösségünk életében. A családtagok, kollégák és barátok együtt ünnepelhettek, erősítve az összetartozást és a szakszervezeti összefogást.

Ezúton is köszönjük minden szervezőnek, segítőknek, főző csapatnak a munkálatónak, az Anikó cukrászdnak, a Gesztenye söröző kiszolgáló személyzetének és a résztvevőknek, hogy munkájukkal és jelenlétükkel hozzájárultak a rendezvény sikeréhez. Bízunk benne, hogy jövőre, a XVII. családi és sportnapon ismét ilyen szép számban találkozhatunk.

„Aki ott volt átélte, aki nem az nem tudja mit vettett! Mert együtt lenni jó, de egy közösséghez tartozni még jobb!”



Kövesdi Tamás
GIB-titkár

EREDMÉNYEK

FŐZŐVERSENY:

I. helyezett:

Kövesdi Roland csapata

II. helyezett:

Varga Edit csapata

III. helyezett:

Magyaros János csapata

Különdíj: Ács István csapata

DARTS VERSENY:

I. helyezett:

Bényi Gábor

II. helyezett:

Till Gyula

III. helyezett:

Kövesdi Virág Viktória

Gratulálunk
a versenyek nyerteseinek,
köszönjük a részvételt
a jelentkezőknek!

Százak ünnepeltek

A 76. Vasutasnap Nyugdíjas Vasutasnapi ünnepségét 2026. június 22-ére szervezte meg a MÁV Zrt. és a VSZ közös vezetésével a Vasutasok Szakszervezete Országos Nyugdíjas Szervezete (VSZ ONYSZ). A nyári hőség dacára négyszáznál is többen fogadták el a meghívást Budapestre, a Magyar Vasúttörténeti Parkba.



A park körcsarnokának viszonylagos hűvösében, a Himnusz és Walter István vasutas költő „Mozdonyvezető” című versének elhangzása után Dittmayer Adrienn Izabella műsorvezető köszöntötte a MÁV Zrt. és a vasútvállalatok képviselőit, a díszvendégeket, meghívottakat, támogatókat és a szervezet tagságát.

Molnárné Szilávik Györgyi, a VSZ ONYSZ elnöke ünnepi beszéde elején köszöntötte a vasutas munkavállalókat, akik majd július 11-én ünneplik a 76. Vasutasnapot. Nagyrabecsüléssel köszöntötte a szolgálatukat, jó egészsé-

„... idén 100 éves a hazai mellékvonalak egykor legmeghatározóbb típusa, a BCmot motorkocsi, 60 évvel ezelőtt indult útjára az M40-es mozdonytípus a „púpos”, 180 éves hazánk első – magántőkéből épült – vasútvonala Pest és Vác között ...”

get sok sikert kívánva a felelősségteljes munkájukhoz. A nyugdíjasokhoz fordulva elmondta: „A mai napon a köszöntés kifejezetten a vasutas nyugdíjasoknak szól. Azoknak, akik hivatástudattal, szívvel, lélekkel, megbízhatóan végezték mindennapi munkájukat több évtizeden keresztül. A híd-szerep ma is igaz, hiszen a múlt tapasztalatainak átadásával a mai vasutasok is sokat tanulhatnak és kamatoztathatják a mindennapi munkájuk során, még akkor is, ha manapság a technikai eszközök, a munkakörülmények már egészen más formát öltenek. Ez a nap a köszönetről, az elismerésről és a megbecsülésről szól, azért, amit a vasútert, az utasokért, a közösségért tettek.” Az elnök említést tett arról is, hogy a vasút 2026-ban számos évfordulót ünnepel, többek között idén 100 éves a hazai mellékvonalak egykor legmeghatározóbb típusa, a BCmot motorkocsi, 60 évvel ezelőtt indult útjára az M40-es mozdonytípus a „púpos”, 180 éves hazánk első – magántőkéből épült – vasútvonala Pest és Vác között. Köszöntőjében kitért a vasúti átjárókon történt sajnálatos balesetek magas számára is: 57 balesetben 19-en veszítették életüket 2025-ben, 2026-ban eddig országosan 20 vasúti átjárós baleset történt és 9 honfitársunk esett áldozatul. Felhívta a figyelmet a vasúti átjárók fokozott körülménnyel történő megközelítésére. Beszélt a várható nyugdíjváltozásokról, körvonalazta a tervbe vett nyugdíjas SZÉP-kártya juttatásokat is. Elmondta: a nyugdíjasok körében egyre nagyobb a várakozás az új kormányának az időseket érintő törvényi módosításai, intézkedései iránt. A megélhetési költségek, a gyógyulási esélyek, rázorultság esetén a szociális ellátási rendszer mára már ugyancsak aggodalomra okot adó tényezővé vált. Leszögezte: A méltó időskor alapja az önfenntartásra elegendő nyugdíj és a jól működő, a lakóhelyen vagy von-

zaskörzetében elérhető egészségügyi ellátó és szociális gondozó rendszer. Ismételten felhívta a figyelmet arra, hogy az idén 130 éves VSZ vezetősége lehetőséget biztosít a nyugdíjba vonuló tagjainak arra, hogy a nyugdíjas szervezetekben folytathassák tagságukat, akár választott tisztségviselőként is. A lehetőség adott, az elnök kérte, éljenek a lehetőséggel az érdekeltek annál is inkább, mivel ősszel alapszervezeti választások lesznek. Mint elmondta: a VSZ ONYSZ egy élő, összetartó, hagyományokon alapuló közösség, amely a tagok érdekében megpróbál megfelelni a kor kihívásainak, s követi a változásokat. Molnárné Szilávik Györgyi felszólalása végén szeretettel gratulált a kitüntetetteknek és külön köszönetet mondott a MÁV Zrt. a VSZ, a MÁV Személyszállítási Zrt. és a Vasutas Önkéntes Támogatási Alap, a vasutas egyesületek vezetőinek a nyugdíjasoknak nyújtott támogatásért, segítségért.

Amelyre a jelen és a jövő magyar közlekedése épül

Sukta Csaba a MÁV Zrt. kabinetfőnöke ünnepi köszöntőjében elmondta: „Önök....nem a múlt egy fejezetét képviselik, hanem azt a szilárd alapot, amelyre a jelen és a jövő magyar közlekedése épül.” A magyarországi változások tükrében elemezte a közlekedési szektor helyzetét, a digitalizációt és a fejlesztési irányokat, régióink közlekedési csomóponti szerepét, majd leszögezte: „Fontos megemlítenem, hogy ezek a távlatok soha nem nyílhattak volna meg, ha az elmúlt évtizedekben önök nem tartják fenn óriási áldozatok árán a hálózat működőképességét, presztízsét. A modernizáció nem a múlt eltörlését jelenti, hanem a meglévő értékek továbbfejlesztését. Az új technológiák

„... a mai napon a köszöntés kifejezetten a vasutas nyugdíjasoknak szól. Azoknak, akik hivatástudattal, szívvel, lélekkel, megbízhatóan végezték mindennapi munkájukat több évtizeden keresztül ...”

mögött ma is ugyanannak a vasutas szívnek és szakmai szellemnek kell dobognia, amelyet Önöktől örököltünk. A mögöttünk hagyott évek munkájáért nem lehet elégszer köszönetet mondani, (...) köszönjük a szolgálatukat, Isten éltesse önöket” – fejezte be a kabinetfőnök nagy tapsal fogadott ünnepi köszöntőjét.

Generációkat köt össze

Ez a nap generációkat köt össze, hiszen az itt helyet foglalók építették fel – mondta hozzászólásában Zlati Róbert, a VSZ érdekvédelmi alelnöke. A vasút bizony nem csak mozdonyokból, szerelvényekből, vasúti pályákból, állomásokból, acélból és betonból áll, a vasút mindennek előtt emberekből épül fel. „Olyan emberekből, akik hajnalban kelnek, amikor mások alszanak. Olyan emberekből, akik ünnepnapokon is szolgálatban vannak. Olyan emberekből, akik esőben, hóban, nyári hőségben és téli fagyban is teszik a dolgukat, mert tudják: a vasút nem állhat meg. (...) A jelenlévők közül sokan több évtizedet töltöttek a vasút szolgálatában, amely nem egyszerűen munkahelyük, hanem hivatásuk, életük jelentős része volt.” Leszögezte: a vasutasnapon a szakmán kívül az embereket, az életutat, az elődeink által lefektetett szilárd alapokat is ünnepeljük. A technikai fejlődést, a szakértelmet, a hivatástudatot, a felelősségérzetet csak az emberek garantálhatják. Európa fejlődésének kulcsa a kötőtpályás közlekedés fejlesztése, amelynek kulcsszereplője az ember, a munkaerő-utánpótlás és képzés problémájának megnyugtató megoldása. A vasút fejlesztése – a műszaki kérdéseken túl – foglalkoztatási, társadalmi és nemzedéki kérdéssé is vált. Ünnepi köszöntője végén Zlati Róbert leszögezte: „A VSZ számára a nyugdíjas tagok nem a múltat jelentik, hanem azt a gyökérzetet, amelyből a szervezet ereje táplálkozik. (...) Köszönjük a példát, amelyet a következő generációknak mutattak. Jó egészséget, derűs éveket és még sok közösen eltöltött vasutasnapot kívánok önöknek!” zárta köszöntőjét az allenök.



Az ünnepség hivatalos része a kitüntetések átadásával zárult. „A Vasúttért” Vezérigazgatói Elismerő Oklevelet ketten vehették át Sukta Csabától:

- **RÁCZ SÁNDOR** VSZ ONYSZ Szeged Területi Képviselővezető
- **TÖRÖK JÓZSEF** Kál-Kápolna alapszervezeti elnök (Kál-Kápolna)

„VSZ Elismerő Oklevél” kitüntetés Zlati Róberttől vehette át

- **NAGY JÓZSEF ATTILÁNÉ** gazdasági felelős (Ebes),
- **TÓTH TIBORNÉ** alapszervezeti bizalmi (Tuzsér).

„Az év alapszervezeti tisztségviselője” elismerést Molnárné Szilágyi Györgyitől vehette át

- ANTAL JENŐNÉ** alapszervezeti elnökhelyettes (Nyíregyháza),
- FŐNAGY ATTILÁNÉ** gazdasági felelős (Miskolc),
- KÖRÖSI GYÖRGYNÉ** bizalmi, területi pénzügyi ellenőr (Szeged),
- NENCZEL JÓZSEFNÉ** gazdasági felelős (Pécs),
- NÉMETH SÁNDOR** alapszervezeti elnök (Szombathely),
- TICHY ISTVÁNNÉ** gazdasági felelős (Bp. Istvánteleg),
- VARGA SÁNDORNÉ** alapszervezeti bizalmi (Záhony)

A VSZ ONYSZ elnöksége a „Vasutas Nyugdíjasokért Oklevél” kitüntetésben részesítette **TOMPA Z. MIHÁLYT**, a **Hatvani VOKE Liszt Ferenc Művelődési Ház igazgatóját** a nyugdíjas alapszervezet

működéséhez nyújtott kiemelkedő segítségért, anyagi támogatásért.

„Emléklap” elismerésben részesült **CSÍK JÓZSEFNÉ** Füzesabony alapszervezet gazdasági felelőse 50 éves szakszervezeti tagságának elismeréseként. Kitüntetéseiket szintén az elnökszónya adta át. Az év során még kitüntetésben részesülő tisztségviselők az elismeréseket a VSZ szeptemberi ünnepségén és a VSZ ONYSZ 2026. október 1-jei Idősek Világnapja rendezvényen vehetik majd át.

Az emelkedett hangulatú ünnepség a Szózat hangjaival zárult. A kitűnően megszervezett programot – népszerű melódiák, mulatós slágerek, saját, sokak által kedvelt és ismert szerzeményeinek előadásával – Kaczor Ferenc előadóművész alias „Kaczor Feri, a mulatós zene koronázatlan királya” igényes, magas színvonalú műsora koronázta meg. A lelkes közönség együtt énekelt, tapsolt és táncolt a kiváló énekessel. A vastappsal, ráadásokkal, selfizésekkel is megtűzdelt műsor után a kitüntetett tisztségviselőket és a meghívott vendégeket, támogatókat szerény vendéglátásra invitálták a szervezők. Az ünnepség résztvevőinek, az úticsomagok és az ásványvíz átvételét követően még volt ideje és lehetősége egy kis beszélgetésre, eszmecsere-re, de arra is, hogy a Vasúttörténeti Park legújabb érdekességeit, látnivalóit is megtekinthesse.

Szentes Bíró Ferenc

A METEOROLÓGIAI NYÁR ELSŐ ELNÖKSÉGI ÜLÉSE

Aggasztó a létszámhelyzet és az alapszervezetek számának folyamatos csökkenése, egyre kisebb a „kohéziós erő” a vasutasok mozgalmi közösségében, a tagság vészesen elöregedett - hangzott el A Vasutasok Szakszervezete Országos Nyugdíjas Szervezete (VSZ ONYSZ) 2026. június 18-ai elnökségi ülésén, amelyet Budapesten, a szervezet székhelyének tanácstermében tartottak.

Az ülés résztvevőit és meghívott vendégeit Molnárné Szlávik Györgyi, a VSZ ONYSZ elnöke köszöntötte, majd a határozatképesség megállapítása és a napirend elfogadása után elkezdődhetett a sok fontos és időszerű napirendi pont megtárgyalása.

Elsőként meghallgatták az írásbeli beszámolókhöz fűzött szóbeli kiegészítéseket a budapesti, a debreceni és a záhonyi területi képviselő tevékenységéről, létszámhelyzetéről a képviselővezetők – Czákó Ferencné, Baranyai Imre, Kódsi Józsefné – előterjesztésében. A szóbeli kiegészítések és a hozzászólások során elhangzott: aggasztó a létszámhelyzet és az alapszervezetek számának folyamatos csökkenése, egyre kisebb a „kohéziós erő” a vasutasok mozgalmi közösségében, a tagság vészesen elöregedett. Mielőbbi megoldást kell találni a kialakult helyzetre. A beszámolókat VSZ ONYSZ elnöksége egyhangúlag tudomásul vette.

Ezt követően a VSZ ONYSZ 2026. II. félévi munkatervét terjesztette elő Szanyi Lászlóné ügyvezető elnök. A VSZ ONYSZ elnöksége a munkatervet az elhangzott kiegészítésekre figyelemmel egyhangúlag elfogadta.

Harmadik napirendi pontként hangzott el a „Tájékoztató a 2026. évi nyugdíjas vasutasnap előkészítéséről”, Molnárné Szlávik Györgyi elnök tolmácsolásában. A VSZ ONYSZ elnöksége az elhangzott tájékoztatót egyhangúlag tudomásul vette.



„... aggasztó a létszámhelyzet és az alapszervezetek számának folyamatos csökkenése, egyre kisebb a „kohéziós erő” a vasutasok mozgalmi közösségében, a tagság vészesen elöregedett. Mielőbbi megoldást kell találni a kialakult helyzetre. A beszámolókat VSZ ONYSZ elnöksége egyhangúlag tudomásul vette ...

„Az Idősügyi Tanács szerepe a részvételi intézményrendszer fejlesztésében” című előterjesztés volt az ülés napirendjén a következőkben, melyet Dr. Simon Józsefné bizottságvezető távollétében Mári Gábor alelnök osztott meg az ülés résztvevőivel. A VSZ ONYSZ elnöksége az igényesen összeállított anyagot egyhangúlag tudomásul vette.

„Tájékoztató a Vasutas Nyugdíjasokat Támogató Alapítvány 2025. évi működéséről” című anyag szerepelt ötödik napirendi pontként a meghívóban, melynek adatait és megállapításait Mári Gábor alelnök ismertette a grémiummal. A VSZ ONYSZ elnöksége a Vasutas Nyugdíjasokat Támogató Alapítvány 2025. évi működéséről elhangzott – sok jellemző adatot tartalmazó – tájékoztatót egy-

hangúlag tudomásul vette azzal a megjegyzéssel, hogy a területi képviselő-vezetők szorgalmazták a segélyre szoruló felkutatását és segélykérelmük beadását az alapszervezetek elnökeinek és bizalmi-hálózatának bevonásával.

Az elnökségi ülés hivatalos része az „egyebek” megtárgyalásával, az aktuális információk átadásával, illetve a rövid határidős feladatok megbeszélésével folytatódott Szanyi Lászlóné ügyvezető elnök közreműködésével. Molnárné Szlávik Györgyi, a VSZ ONYSZ elnöke pedig röviden tájékoztatta a résztvevőket a korábbi elnökségi ülés óta eltelt időszak (VSZ elnökségi ülés) történéseiről. Az ülés végén az elnök aszszony jó utat kívánt a hazautazáshoz a résztvevőknek.

Szentes Bíró Ferenc Szeged



Nagyot horgásztunk

Huszonnyolc csapat jelentkezett a Vasutasok Szakszervezete Gépészeti Intéző Bizottság szokásos horgászversenyére amelyet május 28-29-én rendeztek meg Székesfehérváron. A VSZ Vagon GIB harmadik alkalommal meghirdetett 24 órás versenyének a Palotavárosi Felső-tó adott otthont.

A versenyre érkezett mintegy 70 vendéget – csapatok és kísérőik – Kövesdi Tamás GIB-titkár köszöntötte, majd Ivanov Péter KÜT-elnök és Fischer Gábor tőgazda ismertette a részleteket. A felvezető után már alig várták a versenyzők a sorsolást és hogy minél előbb elfoglalhassák kisorsolt helyeiket. A verseny 10 óra 30 perckor dumaszóra kezdődött.

A székesfehérvári Palotavárosi tavak a Gaja patak mentén a Varga-csatorna mellett, Székesfehérvár nyugati oldalán, a Palotaváros városrészben terülnek el. A tavak partvonalának hossza 1000 méter, akadásmentes

fenék és 2,5 méteres átlagos mélység jellemzi. Felkapott horgász hely, változatos halállomány, ponty, amur, süllő, csuka, kárász, keszeg halfajok találhatók benne. A tavak mellett található a Királyok parkja, ahol lehetőség van egy kis ejtőzésre, pihenésre.

A versenyzőket természetesen a hűvösebb, szeles idő sem zavarta meg, kipakoltak és az etetés után már jöttek is a halak, amik végig partnerek voltak, nagy feladatot adva horgászaiknak és a mérlegelőinknek. Nekik a verseny alatt sem nappal, sem éjszaka nem volt megállás, hiszen nagyon sok 5 kiló feletti halat fogtak ki,



„... a versenyzőket természetesen a hűvösebb, szeles idő sem zavarta meg, kipakoltak és az etetés után már jöttek is a halak, amik végig partnerek voltak nagy feladatot adva horgászainknak és a mérlegelőinknek ...

amiket azonnal le kellett mérlegelni. A verseny ideje alatt mindenki teljes ellátást kapott. Ebédre rizses hús volt savanyúsággal, vacsorára brassói aprópecsenye készült szintén savanyúsággal, másnap reggelire és ebédre rántott húsos szendvicset szolgáltunk fel. Természetesen hűtött italok és kávé folyamatosan rendelkezésre állt.

Az első napon a kicsit hűvösebb, szeles idő ellenére végig nagyon jó hangulat volt, ami a másnapi nap-sütéses melegben is folytatódott. A verseny ideje alatt, amikor éppen nem volt kapás, Kövesdi Tamás GIB titkár beszélgetett a résztvevőkkel a szakmát érintő változásokról, kiszervezésről, integrációról és annak várható hatásairól.

Rendezvényünket meglátogatta: dr. Csák Gergely jogtanácsos, Schmidt Bianka jogi előadó, Zlati Róbert érdekvédelmi alelnök, Hor-

váth Csaba szervezetpolitikai alelnök és természetesen állandó résztvevőként Széles Szilárd.

A verseny végére mindenki elfáradt, hiszen megdolgoztak az összesen 4486,26 kiló hal kifogásával.

A programot remek helyszín, ragyogó idő, jó társaság, kiváló szervezés és finom ételek jellemezték. Annak ellenére, hogy mindenki elfáradt, amit ki kell még pihenni, már a búcsúzáskor azt a buzdítást, támogatást kaptuk, hogy jövőre is szervezzük meg ugyanitt.

Az ilyen programok legfontosabb célja a szórakozás mellett a csapatépítés. Fontos, hogy mindenki érezze jól magát, szövődjenek ismeretségek, barátságok és alakuljanak ki őszinte beszélgetések. Legyen egy erős összetartó csapat! Ezt képviseljük minden lehetséges alkalommal.



Kövesdi Tamás
GIB-titkár

I. SEKTOR

A legnagyobb halat fogta: Banga István 11,8 kiló (Fényeslitke Kocsiműhely alapszervezet)

I. hely: Banga István–Onder Gábor (Fényeslitke, Kocsiműhely alapszervezet)

II. hely: Kovács István–Balogh Ferenc (Fényeslitke Kocsiműhely alapszervezet)

III. hely: Németh Judit–Turi Zsolt (Vontatási Főnökség Dombóvár alapszervezet)

II. SEKTOR

A legnagyobb halat fogta: Kerti Róbert, 10,38 kiló (Székesfehérvár alapszervezet)

I. hely: Németh Tibor–Tukarcz Attila, 307,13 kiló (Szolnok Gépész alapszervezet)

II. hely: Mádi Csaba–Csabai Kamilló, 298,01 kiló (Szolnok alapszervezet)

III. hely: Fischer Árpád–Kerti Róbert 249,52 kiló (Székesfehérvár alapszervezet)

ÖSSZESÍTETT EREDMÉNY

Legnagyobb hal: Banga István 11,8 kiló (Fényeslitke Kocsiműhely alapszervezet)

I. hely: Banga István–Onder Gábor 477,01 kiló (Fényeslitke Kocsiműhely alapszervezet)

II. hely: Kovács István–Balogh Ferenc 372,68 kiló (Fényeslitke Kocsiműhely alapszervezet)

III. hely: Németh Judit–Turi Zsolt 328,9 kiló (Vontatási Főnökség Dombóvár alapszervezet)

Gratulálunk a helyezetteknek, s a versenyzőknek, akik serleget és pezsgőt vehettek át jutalmul!

Külön köszönjük a mérlegelőinknek és a segítőknek

– Kiss Bence, Kiss Péter, Tamás Zoltán, Szikra László, Forsther János, Berecz Ferenc, Bakos Tóth Zoltána – kitartó munkáját.

Közös élmény, közös eredmények

A Vasutasok Szakszervezete TBF SZB Miskolc szervezésében 72 tagtársunk, illetve családtagja vehetett részt a Buborékok című keserű komédia előadásán. A színház ismét bebizonyította, hogy a kultúra nemcsak szórakoztat, hanem közösséget is épít.



Ezúton mondunk köszönetet Gáspár Tibor művész úrnak és a teljes társulatnak a magas színvonalú előadásért. A kiváló szereposztás, a hiteles karakterek és a mesterien megfogalmazott humor felejthetetlen élményt nyújtott valamennyi résztvevő számára, tudtam meg a szünetben.

Szakszervezetünk számára különösen fontosak az ilyen alkalmak, hiszen a közösen átélt élmények erősítik összetartozásunkat, növelik közösségünk erejét, és hozzájárulnak ahhoz, hogy ne csak munkatársak, hanem egy összetartó közösség tagjai is legyünk.

A nap további jó hírt is tartogatott. Kedvező döntés született a Miskolc Volán telephely büféjének újranyitásával kapcsolatban, így kezdeményezésünk zöld jelzést kapott. Alapszervezeti SZB elnökként örömmel oszthatom meg, hogy a dolgozók által régóta megfogalmazott igény megvalósítása egy fontos mérföldkőhöz érkezett.

Bízunk abban, hogy a folyamat a következő időszakban felgyorsul, és hamarosan kézzelfogható eredményként nyithatja meg kapuit az újra induló büfé, és hamarosan beválthatja ígéretét a VSZ elnöke. Köszönjük mindazok munkáját és támogatását, akik hozzájárultak ehhez a sikerhez.

Mert a szakszervezet ereje nemcsak az érdekvédelemben, hanem a közösségépítésben és a közös célok elérésében is megmutatkozik.



300-an Vépen

Ismét megrendeztük június 20-án Vépen a VSZ családi és szabadidő napját. Szerencsére remek idő volt – talán túlságosan is –, így semmi akadályja nem volt annak, hogy jól érezze magát a mintegy 300 résztvevő.



Bográcsokban főtt a gulyás és a pörkölt, nagy meccseket játszottak a focisták, a sakkozók, az ultizó, a darts játékosok és a féksaru dobók is megmutathatták erejüket. A gyerekeket ugrálóvár, arcfestés, tűzoltó bemutató, habparti, futóverseny és zsákban futás várta. Nagy siker volt a lovaglás is.

Aki velünk szórakozott, az jól járt, aki nem, az bánhatja.

Köszönjük a segítséget mindenkinek, aki hozzájárult a rendezvény megszervezéséhez és sikeres lebonyolításához!

Jövőre ismét találkozunk!



Németh Tamás
TK-vezető
Szombathely



EREDMÉNYEK

FELNŐTT VERSENYSZÁMOK

FŐZŐVERSENY

TEB (VIDOS PÉTER CSAPATA)

NYUGDÍJASOK (HENDE SÁNDOR CSAPATA)

ISI (KOHAJDA SÁNDOR CSAPATA)

LABDARÚGÁS

GÉPÉSZETI FŐNÖKSÉG SM

SOPRON GYSEV

SAKK

KOVÁCS ÁLMOS

KOVÁCS RÓBERT

DARTS FÉRFI

BORDA DÁVID

BALÁZS PÉTER

TALABÉR JÁNOS

DARTS NŐI

SOÓS LIZA

FARAGÓNÉ KATI

KAPOLCSI LILLA FANNI

FÉKSARU DOBÁS FÉRFI

FÜLÖP RÓBERT

HÁRI MÁTYÁS

TÓTH MÁTÉ

FÉKSARU DOBÁS NŐI

FERENCZY ANIKÓ

KAPOLCSI LILLA FANNI

VÉGH RÉKA

GYERMEK VERSENYSZÁMOK

FUTÁS FIÚ

SCHIMMER BENETT

KOVÁCS ÁLMOS

SOÓS MÁRK

FUTÁS LÁNYKA:

KAPOLCSI LILLA FANNI

SOÓS LIZA

RÓZSÁS HÉDI

ZSÁKBANFUTÁS FIÚ

HORVÁTH ZSOMBOR

SCHIMMER BENETT

KOVÁCS ÁLMOS

ZSÁKBANFUTÁS LÁNYKA

SOÓS LIZA

RÓZSÁS HÉDI

KAPOLCSI LILLA FANNI

Gratulálunk minden helyezettnek!

Több mint öt mázsa halat fogtak a miskolciak

Összesen több mint öt mázsa, egészen pontosan 515,38 kilogramm halat fogtak – és természetesen ugyanennyit engedtek vissza a vízbe – a miskolci TBF és a Vasútegészségügy miskolci alapszervezetének horgásznapján május 16-án.

A népszerű rendezvényt a szervezők a Szerencs-Ond melletti Árpádhegy horgásztavon tartották meg. A 14 csapat mellett családtagok is szép számban érkeztek, így több mint hetvenen gyűltek össze erre a napra.

Az időjárás ezúttal nem kedvezett a résztvevőknek: már a reggel hat óra után megtartott sorsoláskor is szakadt az eső, bár időnként alábbhagyott. A komoly felszerelésekkel érkező csapatok a sorsolást követően elfoglalták helyeiket, majd az előkészületek után, hét órakor dudaszóra elkezdődött a „halvadászat”.

A hatórás horgászat végére a csapatok többségénél jelentősen megmozdult a mérleg nyelve. Kiderült: összesen 515,38 kilogramm halat fogtak ki, majd engedtek vissza a tóba. Minden csapat eredményes volt, így a fájdalomdíjnak szánt meglepetés nyalókát végül a gyerekek kapták.

Az egyéni versenyt Lukács László nyerte. A legnagyobb halat, egy 12 kilogrammos tükörpontyot Lövei Attila autóbuszvezető fogta ki, míg a legkisebb hal Szegedi Gábor horgára akadt. Az egyetlen gyerek versenyző – a Volán műhelyesek csapatának tagjaként – egyéni harmadik helyezést ért el.

A csapatversenyben az autóbuszvezetők bizonyultak a legjobbnak, így ők képviselhetik az alapszervezetet a területi versenyen.

A tógazda és családtagjai is kitettek magukért: az eredményhirdetés után elfogyasztott ízletes bagdulyást is ők készítették. A résztvevők köszönetet mondtak a vendéglátásért, a bőséges halfogásért.



A jó hangulatú, baráti beszélgetésekkel és szakmai eszmecserékkel tarkított délelőtti során a résztvevők megismerkedhettek dr. Csák Gergővel a VSZ jogtanácsosával is. A közösségi rendezvényt Bernáth István, a TEB osztályvezetője is meglátogatta.

Jó görbülést kívánunk a következő horgászathoz minden sporttársnak, és köszönet illeti a szervezésben, valamint a lebonyolításban résztvevőket.



Bodnár József
SzB-elnök
TBF Miskolc

CSAPAT

I. Autóbuszvezetők csapata: 98,39 kg.

II. BLI Pöpecsa csapata: 76,4 kg.

III. Felsőzsolca távközlő szakasz csapata: 50,0 kg.

EGYÉNI

I. Lukács László 66,1 kg.

II. Csáji Attila 62,79 kg.

III. Köteles Bence 45,5 kg.



A VSZ öt helyszínen ünnepelt

A 76. Vasutasnap ismét bebizonyította, hogy a vasutas közösség ereje a személyes találkozásokban rejlik. A Vasutasok Szakszervezete idén öt helyszínen – Budapesten, Nyíregyházán, Dombóváron, Zalaegerszegen és Ágfalván – várta tagjait és családtagjaikat, hogy együtt ünnepeljék a vasutas hivatást.

A VSZ standjainál egész nap nagy volt a nyüzsgés. Munkatársaink étellel és frissítő italokkal fogadták a hozzájuk érkező tagokat, miközben lehetőség nyílt kötetlen beszélgetésekre, tapasztalatcserére és arra is, hogy személyesen találkozzunk azokkal, akikért nap mint nap dolgozunk.

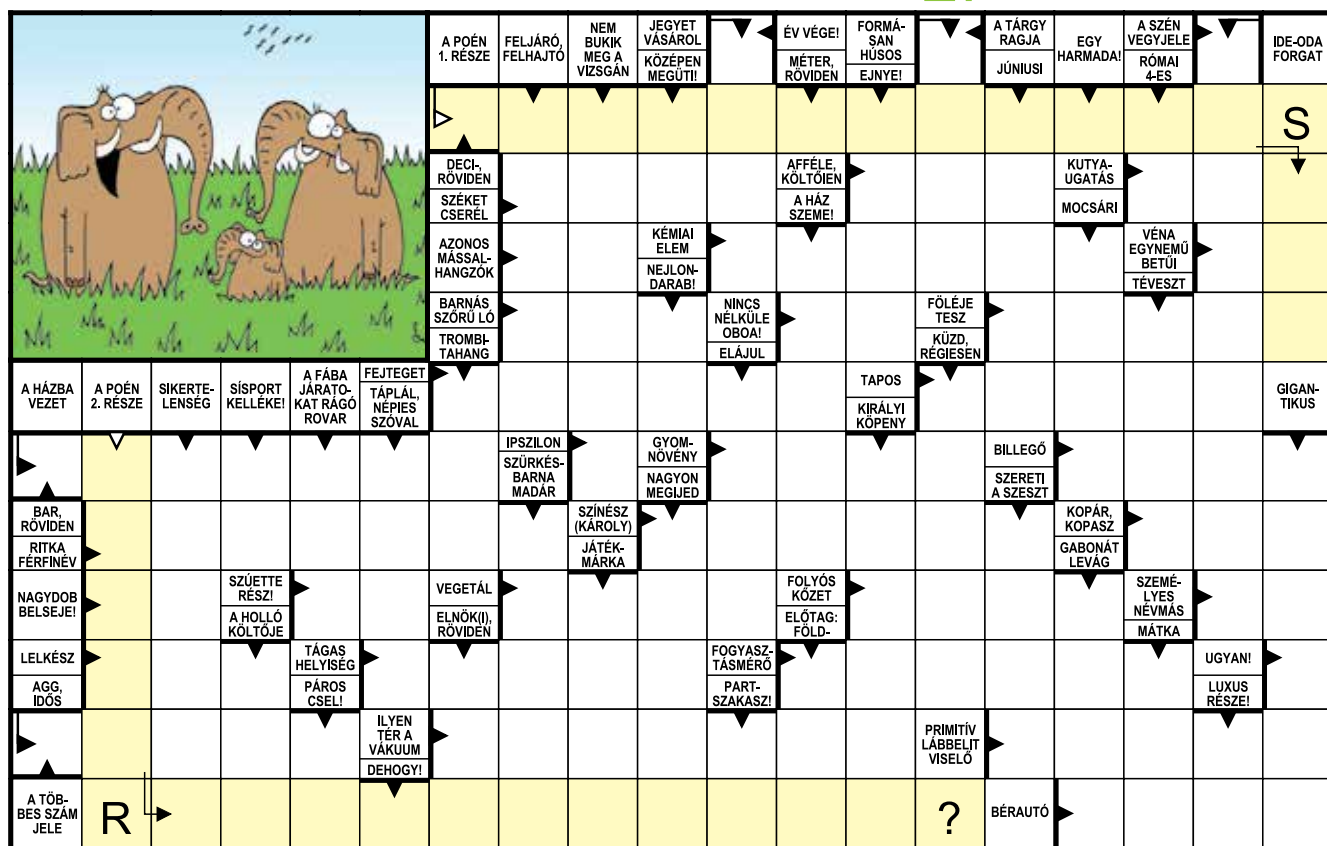
A rendezvényeken minden helyszínen kiváló hangulat uralkodott, a programok pedig rengeteg érdeklődőt vonzottak. Nyíregyházán a mászófal bizonyult a nap egyik legnépszerűbb attrakciójának, ahol gyerekek és felnőttek egyaránt próbára teheték ügyességüket. Budapesten pedig a legendás bika vonzotta a legtöbb látogatót, amely egész nap a családok egyik kedvenc programja volt.

A Vasutasok Szakszervezete számára a vasutasnap mindig többet jelent egy rendezvénynél. Ez alkalom arra, hogy személyesen is megköszönjük tagjainknak a mindennapi helytállást, meghallgassuk véleményüket, és megerősítsük azt a közösséget, amelyre az érdekképviselet épül.

Köszönjük mindazoknak, akik ellátogattak hozzánk, beszélgettek munkatársainkkal, és együtt töltötték velünk ezt a különleges napot.

Jövőre ismét találkozunk, mert a Vasutasok Szakszervezete ott van, ahol a vasutasok vannak.





Horgászok a Hollósi tónál

Tíz állásban küzdöttek elszánt horgászaink a legjobb fogásért és a végső győzelemért a Gépészeti Főnökség VSZ SZB Szombat-hely alapszervezet kétnapos versenyén Egyházashollóson. A remek hangulat, a sok kifogott hal miatt a jó időben mindenki nyertesnek érezte magát.

Alapszervezetünk hagyományos kétnapos horgászversenyét 2026. július 3-4-én tartottuk meg az Egyházashollós határában lévő Hollósi tónál. Népes csapat gyűlt össze, családtagokkal együtt 35-en vettek részt a népszerű rendezvényen. Remek hangulat, sok hal, jó idő jellemezte végig a versenyt. Tagjaink tíz horgászállásban mérték össze erejüket. A versenyt Skrapics Balázs nyerte 58 kilóval.

Köszönjük a Vasutasok Szakszervezete segítségét!



Németh Tamás
alapszervezeti
titkár

MINDENKI NYERT



Jubileumi évadot zárt a MÁV Szimfonikus Zenekar

A MÁV Szimfonikus Zenekar 2026. július 7-én zárta a 2025/26-os, 80. évadot, amelynek programkínálata méltón ünnepelte a kerek jubileumot, a hagyomány és megújulás jegyében felejthetetlen zenei élményeket nyújtott a közönségnek.



Ösbemutatók, teltházas koncertek, világsztárok és nemzetközileg elismert vendégművészek, külföldi fellépések – köztük egy kínai turné és bécsi koncertek –, valamint szakmai elismerések jellemezték a 2025/26-os szezont. Utóbbiak közül említésre méltó, hogy közönségsvázlatok alapján elnyerték a Fidelio „Az Év Legjobb Koncertszervező Operaelőadása 2025” díját a Puccini: Tosca című előadásukkal, Kesselyák Gergely vezényletével.

Köszönet és búcsú

A társulat záró ülésén Lendvai György ügyvezető igazgató köszönetet mondott a művészeknek a kimagasló teljesítményért. Méltatásában kiemelte: a társulat egy rendkívül összetartó, egymást tisztelő közösség, amelynek legfőbb erénye a folyamatos szakmai fejlődés iránti igény.

Az ülés legmeghatóbb pillanatait vastaps és elismerő szavak hozták el, amikor a jelenlévők elkészöntek Fodor András kollégájuktól. A nagybőgőművész 1959 tavaszán csatlakozott az együtteshez, majd a hivatalos nyugdíjkorhatár elérése után a kottatár vezetőjeként folytatta a munkát – mindvégig példaértékű szakmai igényességgel és elkötelezettséggel. Fodor András most, 89 évesen, 67 évnyi megszakítás nélküli szolgálat után vonul vissza. Tudásával, munkabíráásával és emberségével nemcsak a társulat számára teremtett mara-

A társulati ülésre a Vasutasok Szakszervezete vezetése is meghívást kapott, hiszen Fodor András a hosszú pályafutása alatt mindvégig szakszervezetünk tagja volt. Ez idő alatt – ahogy a róla szóló portréfilmben ő maga mondja – a zenekarban már minden, csak akasztott ember nem volt. A különféle zenekari pozíciók mellett a szakszervezetben megválasztották bizalminak majd titkárnak is. Mindehhez kellett az ars poeticája, amely szerint „mindenre azt mondom, hogy próbáljuk meg”. Így kezdődött 1959-ben a MÁV zenekari karrierje is, hiszen először csak egy kisegítésre hívták és így vállalta utolsó szakmai feladatát is, ami a kottatár vezetését jelentette.

A hosszú évtizedes sikeres művészi és a zenekarért végzett odaadó társadalmi tevékenységét a helyi alapszervezet nevében Wolfrádné Dóra szb-titkár a VSZ vezetése nevében Zlati Róbert alelnök ajándécsomaggal és oklevéllel köszönte meg a társulat előtt.

dandó értéket, de életútja a teljes magyar zenei életben is egyedülállónak számít.

Ugyancsak érzelmes pillanatokot élt át a társulat, amikor Farkas Róbert vezető

karmester búcsúzott el az együttestől. A dirigens 2021-től öt éven át irányította a művészeti munkát. Magas színvonalú, következetes tevékenységének gyümölcseként ebben a szezonban vehette át a Bartók Rádió „Az Év Karmestere” díját. Kimagasló szakmai felkészültsége mellett kollégái kiemelték emberségét és barátságát is; pályája folytatásához sok sikert kívántak, és a jövőben is szeretettel várják vissza egy-egy közös produkcióra.

A társulat szintén szeretettel köszönt el nyugdíjba vonulásuk alkalmából Tóthné Belics Zsuzsa hegedűművésztől és Pető Zoltán brácsaművésztől.

Sukta Csaba, a MÁV Szimfonikusok Zenekari Alapítvány elnöke a művészi munka méltatása mellett beszámolt a stabilitás és a zökkenőmentes működés érdekében tett erőfeszítésekről és a jövőbeli tervekről. Beszédében hangsúlyozta, hogy a nagy múltú együttes jövőjének biztosítása, amelyet az alapító MÁV Zrt. is támogat, a kuratórium számára nem csupán kötelesség, hanem megtisztelő és nemes feladat.

A MÁV Szimfonikus Zenekar 2025/26-os évadának gazdag repertoárja méltón tükrözte az együttes progresszív műsorpolitikáját, dinamikus fejlődését, művészi elhivatottságát és a közönség felé való elkötelezettségét.

AZ ÉV ZENÉSZE A 2025/26-OS ÉVADBAN

A díjazott, akit a társulat a 2025/26-os évadzáró ülésén titkos szavazással választott, Sándor Balázs klarinétművész. Az elismeréssel kiemelkedően magas szakmai tudását és nyitott, közvetlen személyiségét értékelték a zenekar tagjai.



Amikor a fékezés még extrém sport volt

a vonat tetején

Hányszor halljuk a panaszt, ha a mozdonyvezető egy kicsit nagyobbat ránt a szerelvényen a kelleténél, vagy ha a modern fékrendszer visszajelzője hibaüzenetet küld a monitorra. Bosszantó apróságok ezek a klímás vezetőálláson vagy a fűtött kocsikban ülve, de vajon mit szóltak volna a mi modern problémáinkhoz azok a kollégák, akiknek a munkahelye anno még csak egy huzatos, fűtetlen fakalitka volt a száguldó vagonok legtetején?

Gondoltátok volna, hogy a vasút hőskorában a mozdonyvezető egyáltalán nem tudta megállítani a vonatot? Az ő dolga csak a gyorsítás és a gőzgép kezelése volt. A megállás egy külön, és nem mellesleg életveszélyes szakma volt: a fékező. Mivel a kocsiknak nem volt központi fékrendszerük, minden harmadik-negyedik vagon tetejére – vagy végére – építettek egy apró, tyúkol méretű fülkét, az úgynevezett fékezőbódét. Itt teljesítettek szolgálatot a legkeményebb kötésű vasutasok.

A „füttykoncert” és a szinkronúszás

A fékező rendszer úgy működött, hogy a mozdonyvezető a gőzsíppl adott le különböző jelzéseket. Egy hosszú fütty: figyelem! Két rövid: fékezni! A fülkékben dideregve utazó fékezőknek erre a jelre kellett egyszerre, teljes testsúlyukkal ránehezedniük a hatalmas tekerőkarokra, és manuálisan rászorítani a fékpofákat a kerekre. Ha nem csinálták tökéletes szinkronban, a vagonok egymásba csúsztak, a vonat pedig könnyen kisiklott.

Képzeljük csak el a szituációt: szakadó hóesés, mínusz 15 fok, a szél üvölt a nyitott fülkében. A kollégá-

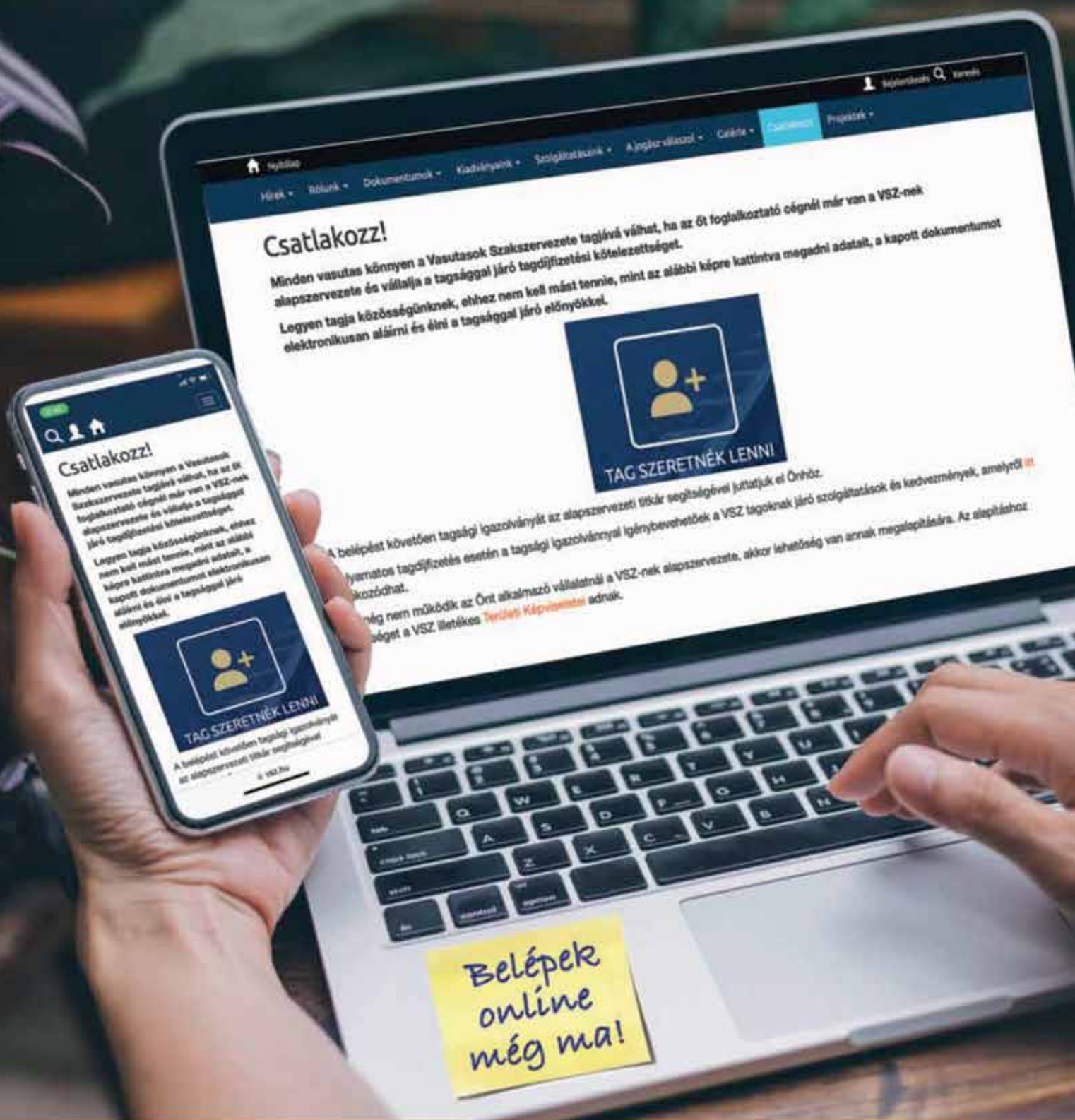
„...képzeljük csak el a szituációt: szakadó hóesés, mínusz 15 fok, a szél üvölt a nyitott fülkében. A kollégának vastag bundában, elgémberedett ujjakkal kellett várnia a mozdony füttyét, majd sötétben, a rázkódó vagon tetején egyensúlyozva tekerni a mázsás vasakat ...

nak vastag bundában, elgémberedett ujjakkal kellett várnia a mozdony füttyét, majd sötétben, a rázkódó vagon tetején egyensúlyozva tekerni a mázsás vasakat. Ha valaki emiatt panaszt tett volna a HR-en, valószínűleg csak kinevetik.

A magányos hősök a magasban

Ezekben a bódékban nem volt sem fűtés, sem világítás. A fékezők sokszor órákig ültek egyedül a sötétben, és csak a csillagokat vagy az elsuhanó fák sziluettjét nézhették. Ha pedig elaludtak a monoton zötykölődésben, az egyenesen katasztrófához vezetett. Az akkori munkavédelem kimerült annyiban, hogy a legvastagabb kabátot és a legmelegebb kucsmát utalták ki nekik.

Szóval legközelebb, amikor egy érintőképernyő kicsit lassabban reagál a fülkében, vagy a jegyvizsgáló applikációja lefagy, jusson eszetekbe: legalább nem kell a szerelvény tetején, egy szélfúttá faketreben kapaszkodnotok, várva a gőzsíp hangját. Kitartás a mai műszakhoz!



Belépek
online
még ma!



www.vsz.hu