

Utasellátó: A neheze még hátravan!

De a VDSzSz Szolidaritás sztrájkja hatására az étkezőkocsi már visszakerült a Corona nemzetközi gyorsvonatba, a hálókocsi pedig megmarad. Ahogy a munkahelyek is! (6-14. oldal)



További 4% alapbéremelés egyes kiemelt jelentőségű munkakörökben a MÁV-nál! (2. oldal)

Csoportszinten rövidesen kezdődnek az egységes bértarifa-rendszerre irányuló tárgyalások! (4. oldal)

További 4% alapbéremelés egyes kiemelt jelentőségű munkakörökben a MÁV-nál!

MEGÁLLAPODÁS

Megállapodtunk a MÁV Zrt. vezetésével, hogy a többek között a kocsimester, gurításvezető, kocsirendező, sarus, vonali kocsirendező, vágányfék kezelő, sarus csapatvezető, tolatásvezető I., biztosítóberendezési műhelyi mechanikai előkészítő, karbantartó szakmunkás I., tartalékos vonali tolatásvezető, tolatásvezető II., villamoshálózat szerelő I., vonali tolatásvezető, egyéb vasúti járművezető, felsővezeték szerelő-vasúti járművezető munkaköröket betöltő munkavállalók részére további 4%-os alapbéremelés jár július elsejétől visszamenőlegesen!

Bárány Balázs, a VDSzSz Szolidaritás alelnöke videónkban utalt arra, hogy ezzel szakszervezetünk nem tekinti lezártnak a kérdést, hiszen

„a hároméves megállapodásban foglaltak szerint jövő évben még további lehetőség nyílik a 10%-os alanyi jogú bérfelzárkózásra is, (...) ennek a kerete a megállapodásból fakadóan minimum 2%.”

Mint mondta, szakszervezetünk úgy véli, akkor is jelentős előrelépés történt, ha nem január elsejétől visszamenőleges hatályú ez a megállapodás, hiszen a (bér)megállapodásokon felül jött létre ez az egyezség, ez gyakorlatilag olyan többlet, amit szakszervezetünk és a munkáltató jó együttműködése révén tudtunk közösen megvalósítani – mondta Bárány Balázs, a VDSzSz Szolidaritás alelnöke. Az alábbiakban elolvashatjátok a megállapodás szövegét:

„Ez gyakorlatilag olyan többlet, amit szakszervezetünk és a munkáltató jó együttműködése révén tudtunk közösen megvalósítani”

„MEGÁLLAPODÁS

Az egyes kiemelt jelentőségű munkakörökben megvalósítandó bérrendezésről

Felek – az egyeztetések folytatása mellett – megállapodnak abban, hogy egyes kiemelt jelentőségű munkakörökben további bérrendezés valósul meg, az alábbiak szerint.

I.
Az alábbi munkakörökben, amennyiben a munkavállaló 2017. június 30. napján érvényes alapbére nem haladja meg legalább 14%-kal a 2016. december 31. napján érvényes alapbérét, akkor 2017. június 30. napján érvényes alapbére a 14%-kal növelt mértékre, de legalább 180.000 Ft-ra egészül ki, 2017. július 1. napjától visszamenőlegesen.

MMK	Munkakör
10	Kocsimester
10	Gurításvezető

II.
Az alábbi munkakörökben, amennyiben a munkavállaló 2017. június 30. napján érvényes alapbére nem haladja meg legalább 14%-kal a 2016. december 31. napján érvényes alapbérét, akkor 2017. június 30. napján érvényes alapbére a 14%-kal növelt mértékre egé-

szül ki, 2017. július 1. napjától visszamenőlegesen.

MMK	Munkakör
8	Kocsirendező
8	Sarus
8	Vonali kocsirendező
8	Vágányfék kezelő
9	Sarus csapatvezető
9	Tolatásvezető I.
10	Biztosítóberendezési műhelyi mechanikai előkészítő
10	Karbantartó szakmunkás I.
10	Tartalékos vonali tolatásvezető
10	Tolatásvezető II.
10	Villamoshálózat szerelő I.
10	Vonali tolatásvezető

III.
Az alábbi munkakörök a munkakörök felülvizsgálatának eredményeképpen a 10 MMK-ból a 11 MMK-ba kerülnek át, egyidejűleg minden munkavállaló 2017. június 30. napján érvényes alapbére 7.000 Ft összeggel megemelésre kerül, 2017. július 1. napjától visszamenőlegesen.

MMK	Munkakör
10	Egyéb vasúti járművezető
10	Felsővezeték szerelő-vasúti járművezető

IV.
A pályamunkás betanított munkás, illetve vonaligazgató betanított munkás munkaköröket betöltő munkavállalók, amennyiben az adott munkakört legalább 3 éve folyamatosan betöltik és bármely középfokú végzettséggel rendelkeznek, átsorolásra kerülnek pályamunkás, illetve vonaligazgató (9 MMK) munkakörökbe 2017. január 1. napjától visszamenőlegesen, az ehhez kapcsolódó alaphéremelés mellett, a garantált bérminimum alkalmazásával. Felek a jelen megállapodás szerinti bérrendezés megvalósítása feltételének tekintik, hogy a munkavállaló munkaviszonya a jelen megállapodás megkötésének napján fennálljon és az I. és II. pontban írt bérrendezés esetében a munkavállaló által betöltött munkakör 2016. december 31. napja óta változatlan legyen.”

Visszamenőleg emeli a bérét a kiemelt munkakörben dolgozó vasutasoknak a MÁV

A megemelt bért a szeptemberi fizetéssel október 10-én kapják meg az érintett munkavállalók.

A megállapodás szerint a MÁV-csoport nem vezető beosztású munkavállalói 2017. január 1-től átlagosan 10 százalékos alapbéremelésben részesültek, a fennmaradó 3 százalékot a vasúttársaság vezetése az érdekképviselőkkel egyeztetett szempontok alapján az egyes munkakörök közötti bérkültségek kezelésére fordítja.

A kiemelt jelentőségű vasutas munkakörökben foglalkoztatottak bérét átlagosan 4 százalékkal emeli a MÁV munkakörtől függően 2017. július elsejéig, illetve 2017. január elsejéig visszamenőleg; az intézkedés 1300 munkavállalót érint, a megemelt bért a szeptemberi fizetéssel október 10-én kapják meg a dolgozók - közölte a MÁV Zrt. szeptember 4-én az MTI érdeklődésére.

A MÁV tájékoztatása szerint a béremeléskor egyes munkaköröket magasabb besorolásba tettek.

A vasúttársaság hangsúlyozta, az állami vállalatok közül az idén elsőként a MÁV alakított ki közös béremelési javaslatot a szakszervezetekkel, és 2017.

március 13-án a tulajdonos Nemzeti Fejlesztési Minisztérium jóváhagyásával és a kormány támogatásával 3 évre szóló, összesen 30 százalékos béremelésről kötött megállapodást a vasutas érdekképviselőkkel, amely 2017. és 2019. közötti időszakra átlagosan 13, 12, illetve 5 százalékos béremelést tartalmaz. A megállapodás szerint a MÁV-csoport nem vezető beosztású munkavállalói 2017. január 1-től átlagosan 10 százalékos alapbéremelésben részesültek, a fennmaradó 3 százalékot a vasúttársaság vezetése az érdekképviselőkkel egyeztetett szempontok alapján az egyes munkakörök közötti bérkültségek kezelésére fordítja. Ez utóbbi mérték lett átlagosan 4 százalék az érintett munkakörök szűkítésével.

A MÁV a felsőfokú állami végzettségű munkavállalóknál diplomás minimálbért is alkalmaz, amelynek összege főiskolai végzettségűnél 270 000 forint, egyetemi végzettségűnél 300 000 forint. A munkáltató által nyújtott önkéntes nyugdíjpénztári tagdíj-kiegészítés mértéke idén is tovább emelkedett: az önkéntes nyugdíjpénztári tagdíj-kiegészítés mértéke 2017. január 1-től a munkavállaló alapbérenek 3 százaléka, 2018. január 1-től pedig 3,5 százaléka - tájékoztatott a vasúttársaság.

Forrás: MTI

Csoportszinten rövidesen kezdődnek az egységes bértarifa-rendszerre irányuló tárgyalások!

Ennek ellenére a MÁV-Start vezérigazgatója a szakszervezeteket egy megállapodás-tervezettel bombázta, amely adott munkaköröket ismét kiemel a nagy egészből. Csak a VDSzSz Szolidaritás és a MOSZ nem írta alá. És nem is fogjuk aláírni: van ugyanis egy tavaly novemberi közös nyilatkozat!

formájában. Ezek a munkakörök javarészt a járműkarbantartók közül kerülnek ki. Szakszervezetünknek elvi problémái mellett értelemszerűen gyakorlati észrevételei, aggályai is vannak a bértáblával kapcsolatosan.

Elvi aggályunk az, hogy a munkáltató az egészből kiragad egy-két munkakört, az érintettek számára látszólag előnyös helyzetet kínál, aminek az a szépséghibája, hogy gyakorlatilag bebetonozza őket.

„Hiszen semmi mást, csak tárgyalási helyzetet javasol a feleknek az évvégi bértárgyalásokra a tekintetben, hogy a bértáblázatba foglalt értékek mily mértékben változzanak.”

– szögezte le Bárány Balázs. A másik aggályunk az, hogy az egészből nem lehet kiragadni adott munkaköröket, mert így gyakorlatilag felszalámizódik a MÁV-Start-

nál dolgozó munkavállalói kör, és lehetetlen lesz bevezetni a várva-várt egységes, viszonylag optimális bértarifát.

„Egyébként ezt a megállapodás aláírása előtti VÉT-tárgyaláson a MÁV-Start humánpolitikai vezérigazgató-helyettes asszonya is elismerte, igazat adott nekünk, ezt bizonyítja az ülésen készült hangfelvétel (...), és ezen a tárgyaláson úgy tűnt, hogy ez a megállapodás a bértarifáról nem is kerül aláírásra, hiszen a szétosztást követően senki nem írta alá, a VSZ is erős kriti-

„Szakszervezetünk bizik abban, hogy visszatérünk a közös útra, és abban is, hogy Csépe András felismeri azt, hogy felesleges dolog szapulni bármely szakszervezetet”

kával illetve. Ennek ellenére láttam, hogy mégiscsak – nem tudom, mikor meg hol – sokan aláírták ezt a megállapodást. A VDSzSz és a MOSZ nem tette meg, és nem is fogja megtenni [a fentiek miatt]”

– szögezte le a VDSzSz Szolidaritás alelnöke. Tehát csak úgy vagyunk hajlandók bármilyen bértáblát elfogadni bármelyik cégnél, ha az komplex, a munkavállalók egészét lefedő szabályrendszert tartalmaz. Az más kérdés, hogy ezt hogyan, miképpen lehet bevezetni.

Számunkra elfogadhatatlan bizonyos munkaköri csoportok bármilyen okkal, bármilyen címen való kiragadása – főleg akkor, amikor gyakorlatilag a jövő minden formában rendezett, hiszen a következő évre alanyi jogon minden egyes MÁV-csoport munkavállalót 10%-os bérfeljesztésben részesül.

„Egy fennmaradó 2 százalékos bértömeget kell a megállapodások alapján differenciáltan szétosztani, amelynek az egyeztetései nyilván még hátra vannak. Ehhez még egy fontos adalék, hogy tavaly november 17-én a MOSZ, a VSZ és a VDSzSz Szolidaritás közös nyilatkozatot fogalmazott meg, és juttatott el elnök-vezérigazgató asszonyhoz, melyben kijelentjük, hogy csak akkor tudunk egységesen és együtt aláírni bértárgyalásokat, ha azok egységesek, komplexek, és minden munkavállalót egyformán érintenek. Úgy látjuk, hogy az említett, inkriminált megállapodás ebből a sorból kilóg, tehát nincs módunkban azt tudomásul venni – ezért aláírni.

Szakszervezetünk ezt apró botlásnak értékeli, bizik abban, hogy visszatérünk a közös útra, és abban is, hogy Csépe András felismeri azt, hogy felesleges dolog szapulni bármely szakszervezetet – különösképp a mieinket csak azért, mert létezőnk, hanem egy olyan magatartásformát, tárgyalási technikát kell követnie, amelyben – ha tetszik neki, ha nem – partnerként lesz képes bennünket kezelni, és ráébred arra, hogy a szociális párbeszédnek egyéb alternatívája nem igazán vezet eredményre – mégha ezt vasutasnapi ünnepségen adja elő, akkor sem.”

– hangsúlyozta a VDSzSz Szolidaritás alelnöke.

„csak akkor tudunk egységesen és együtt aláírni bértárgyalásokat, ha azok egységesek, komplexek, és minden munkavállalót egyformán érintenek.”

„Idén februárban a MÁV Zrt. és tulajdonában lévő társaságokkal kötött hároméves bértárgyalás része az a közösen tett szent fogadalom, miszerint érdekünk – és épp ezért törekszünk is arra – hogy a jelenlegi bértárgyalásokat felülvizsgáljuk annak érdekében, hogy egy egységes, komplex bértarifa-rendszert tudjunk működtetni minél előbb.

Az erre irányuló tárgyalásokra vállaltunk kötelezettséget, melyet szeptember kell kezdeni (...)

– idézte fel Bárány Balázs, a VDSzSz Szolidaritás alelnöke. Ehhez képest azonban a MÁV-Start vezérigazgatója a szakszervezeteket egy megállapodás-tervezettel bombázta, amely adott munkaköröket ismét kiemel a nagy egészből: számukra egy „fantasztikus” bérájnallattal rukkolt elő a bértábla



SZTRÁJK AZ UTASELLÁTÓNÁL!

A vállalat üzleti jelentéseiben soha nem tettek említést az Utasellátó Központ gazdaságtalan működtetéséről.

A szeptember 11-i héten intenzív tárgyalások kezdődtek a tulajdonos részvételével, hogy közösen megtaláljuk a gyógyírt a MÁV-Start szerint állítólag veszteséges Utasellátó Központ problémáira.

Szeptember 6-án Dávid Ilona, a MÁV Zrt. elnöke vezérigazgatója és Halasi Zoltán, a VDSzSz Szolidaritás elnöke megbeszélést folytatott az Utasellátó Központnál több mint egy hete tartó sztrájk miatt, ami végül eredménnyel zárult. Elnök asszony eljárt követeléseink teljesülése érdekében, így a munkabeszüntetést szeptember 6-án 18 órától felfüggesztettük. Aznap Bárány Balázs, a VDSzSz Szolidaritás alelnöke elmondta, hogy a székesfehérvári magyarságot az anyaországgal összekötő Corona nemzetközi gyorsvonat ismét étkezőkocsival fog közlekedni, szeptember 9-ét követően is megmarad a járatban a hálókocsi. Jelezte, hogy a szeptember 11-i héten intenzív tárgyalások kezdődnek többek között a tulaj-

donos, a MÁV Zrt. részvételével annak érdekében, hogy reális képet kapjon a MÁV Zrt, a MÁV-Start Zrt. és természetesen szakszervezetünk is az Utasellátó Központ tevékenységéről. A cél, hogy a felek megtalálják a gyógyírt az állítólag veszteséges Utasellátó Központ bajaira, hogy az így a továbbiakban gazdaságosan működhessen.

Bárány Balázs leszögezte: meggyőződésünk, hogy tagjaink és az Utasellátó Központ munkatársai vétnének abban a folyamatban, ami a gazdaságtalan működtetést eredményezte. A vállalat üzleti jelentéseiben ugyanis soha nem tettek említést az Utasellátó Központ gazdaságtalan működtetéséről. Reményét fejezte ki, hogy meg fogjuk találni az okokat, amelyek miatt a MÁV-Start vezetése korábban mégis a sztrájkot kiváltó, tartahatatlanság állapotjára helyezkedett, és kezdte meg járatainak csökkentését.

„Mindennek az lesz majd az eredménye – és ez számomra nem kétséges – hogy a létszám az Utasellátó Központnál is stabilizálódik, nem kell senkinek attól tartani, hogy az utcára kerül, és a MÁV-Start Zrt. Utasellátó Központ étkező-, háló- és fekvőkocsijai egyre nagyobb számban fogják Európa vasúthálózatát jární.

Szakszervezetünk elismerésének ad hangot mindazoknak, akik a sztrájkban résztvettek, hiszen – ahogy ezt már többször említettük – sajnos a mai világunkban kell ahhoz bátorság, hogy valaki éljen az Alaptörvényben és egyéb törvényekben biztosított jogával. Remélem, majd ez [a helyzet] is változni fog, és nem lesz egyfajta hősi tettnek minősülő cselekedet.

Azok pedig szégyelljék magukat, akik ezt a sztrájkot gátolni igyekeztek, akár egyéni érdekeikre tekintettel, akár nem palástolt félelemből. Azt gondolom, hogy félni szükséges, félelem nélkül nem élhet az ember, de ennek addig van helye, ameddig a józan és bölcs döntést elősegíti. Amikor már tehetetlenséget diktál, illetve akár aljasságot is sugall, akkor le kell tudni győzni.”

Az előzmények...

Augusztus 11-én kollektív munkaügyi vitát kezdeményezett a VDSzSz Szolidaritás Utasellátó Alapszervezete. Már akkor jeleztük, hogy a munkáltatónak számítani kell arra, hogy sztrájkot fogunk tartani a munkahelyek megőrzése és a tisztességes munkáltatás kikényszerítése érdekében! Bárány Balázs, a VDSzSz Szolidaritás alelnöke akkor így foglalta össze a problémákat:

„Az Utasellátó Központnál működő alapszervezetünk vezető ügyvivője kollektív munkaügyi vitát kezdeményezett az Utasellátó Központ vezetésével amiatt, mert kilátástalan állapotokat tapasztaltunk az utóbbi napokban.

Egyfelől a munkáltató (...) folyamatosan becsap bennünket, nem teljesíti együttműködési kötelezettségét, ami törvényből fakad, és azt gondolom, hogy az etika is diktál.

Többször szóvá tettük a különböző tárgyalásokon, hogy tartahatatlannak azok a munkáltatási viszonyok, amelyek az Utasellátónál uralkodnak. 24 órán túli szolgálatokra vannak vezényelve a munkavállalók (...), amiről még a MÁV-Start is elismeri, hogy jogellenes. Ennek ellenére túriks ezt a gyakorlatot, hivatkozva arra, hogy a vállalat érdekei ezt kívánják. Rendben van.

De az már egyáltalán nincsen rendben, hogy külföldi társvasutaktól kell azt megtudni, hogy az Utasellátó menetrendi időszakon belül – ami példátlan – mikor és milyen mennyiségben csökkenti a háló-, fekvő-, étkezőkocsik számát adott vonatokban, vagy akár tervezi vonat megszüntetését”

– utóbbiakat nyilván nem az Utasellátó, hanem a MÁV-Start – szögezte le Bárány Balázs augusztus 11-i videónkban.

„Ezekkel a lépésekkel a munkahelyek veszélyeztetve vannak. Olyannyira, hogy a legutóbbi konzultációkon maga a központvezető jelentette ki, hogy bizony a csoportos létszámleépítés – az

előzetes számítások szerint is – elkerülhetetlen.

És minderről csak azért nyilatkozik, mert rákérdezzük. Azért kérdezzük rá, mert a vezető ügyvivő számol, oszt, soroz éjt napallá téve, hogy tagjainknak, illetve az Utasellátó Központ dolgozóinak munkahelye stabilan megmaradjon. És nincsen érdemi válasz. Cselekedet pedig úgyszintén nincsen.

Van helyette fenyegetőzés, megtorlások kilátásba helyezése, a szokásos munkahelyi terror uralkodik az Utasellátó Központban. Muszáj fellépni ez ellen, reméljük, hogy a munkáltató komolyan veszi a kollektív munkaügyi vitában megfogalmazottakat, mert ha nem, akkor számítani kell arra, hogy az Alaptörvényben biztosított jogunkkal élve sztrájkot fogunk tartani a munkahelyek megőrzése érdekében, és természetesen az ezzel együtt járó tisztességes munkáltatás kikényszerítése érdekében is”

– jelentette ki Bárány Balázs, a VDSzSz Szolidaritás alelnöke.

Ismeretes: A kollektív munkaügyi vita eredménytelensége miatt sztrájkfelhívást adott ki a VDSzSz Szolidaritás Utasellátó Alapszervezete: augusztus 29-én 08:00 órától 23:00 óráig tartó sztrájk kezdődött a MÁV-START Zrt. Utasellátó Központ működési területén, beleértve a vonatokban közlekedő étkező, háló és fekvőhelyes vasúti járműveket!

A munkabeszüntetést azután döntötte el szakszervezetünk Utasellátónál működő alapszervezete, hogy a munkáltató a 2017. augusztusában benyújtott kollektív munkaügyi vitában foglalt követeléseinket nem volt hajlandó teljesíteni. Intézkedéseivel pedig még tovább sorvasztja az Utasellátó Központot – így több száz munkahely fennmaradását veszélyeztetve. Az „utasellátósok”sztrájkja kilenc napig tartott.

Úgy működtették az Utasellátót, hogy nem is lehetne nyereséges: „az a csoda, hogy eddig nem ment csődbe!”

Pár évvel a vasúti személyszállítás liberalizációja előtt a MÁV-Start teljesen lemaradt a nemzetközi versenyben, nem tudni, hogy ez szándékos volt-e, vagy csak a menedzsment tehetetlensége okozta. Viszont minden jel szerint a nemzetközi járatok valakinek nagyon szúrják a szemét. Halasi Zoltán, a VDSzSz Szolidaritás elnöke a Civil Rádióban beszélt a sztrájról, a MÁV Start nagyon nagy felelősségéről és a legsúlyosabb közéleti problémáról is...

A sztrájk az Utasellátónál nem olyan látványos akció, mivel naponta 8-10 embert érint, akik többsége sztrájkol, emiatt jelentősen akadozik az étkező- és hálókocsi-szolgáltatás a vonatokon. Mivel a nemzetközi személyszállítás nem a közszolgáltatás része, ezért nincs kötelezettség a még elégséges szolgáltatást illetően: a vonatok egy részéből kisorozták a hálókocsikat, étkezőkocsikat, de ettől még a vonatok közlekednek – világított rá Halasi Zoltán, a VDSzSz Szolidaritás elnöke a sztrájk egyik sajátosságára. Elmondta, hogy kollégái számítása szerint a munkabeszüntetés első hat napjában 1500 hálókocsis utazás hiúsult meg, ezzel mintegy 25 millió forint kár érte a MÁV-Startot. Ez természetesen rossz,

„de a munkavállalóknak sok lehetősége nincs ezen felül [arra], hogy az elégedetlenségüknek hangot adjanak”

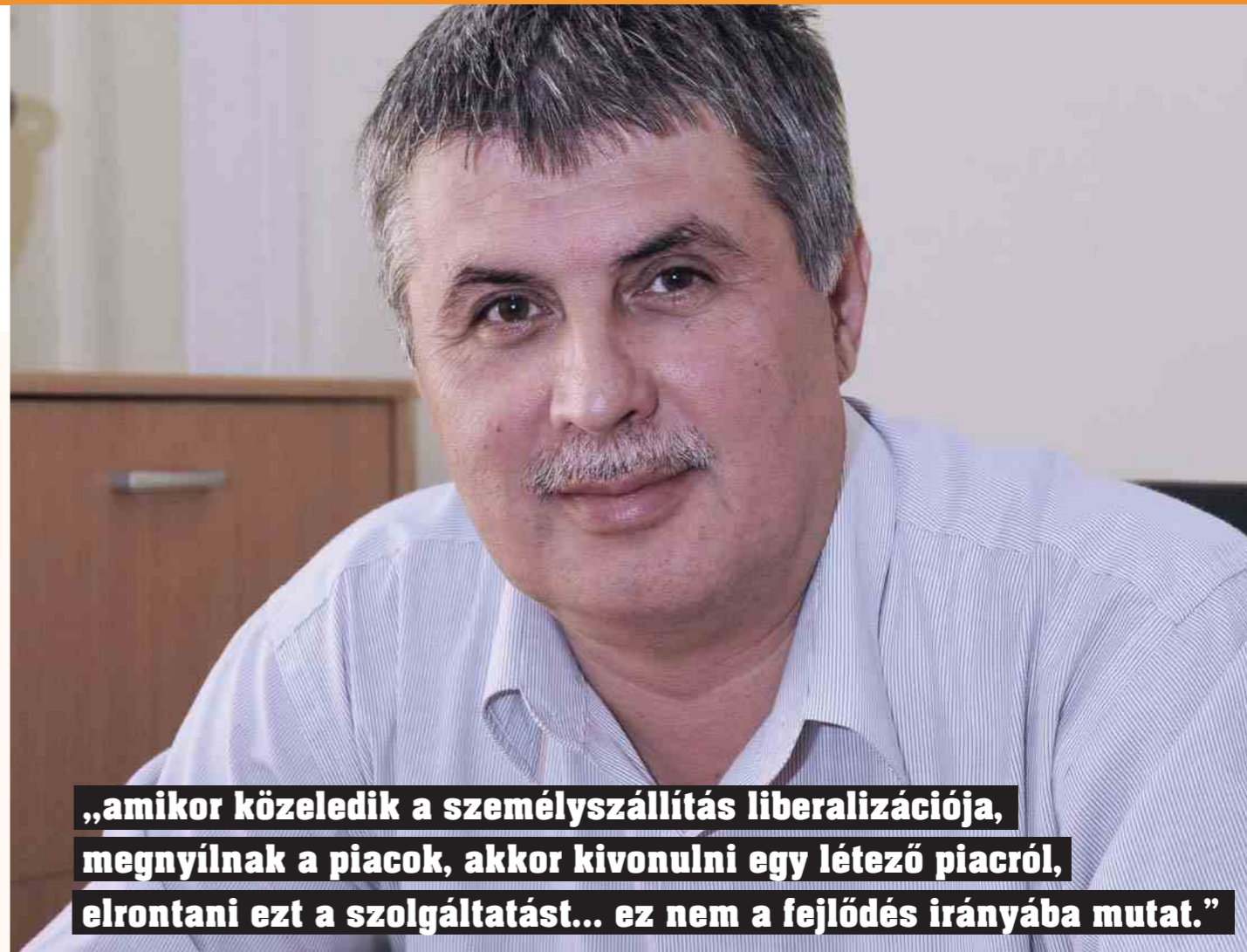
– szögezte le a VDSzSz Szolidaritás elnöke. A sztrájk következtében a szolgáltatások mértéke hektikusan változik,

„a munkáltató mindent bevet: (...) visszahívott nyugdíjasokat dolgozni, mindenkit fel próbált ültetni a vonatra, dehát így is a kollegáink azért megmutatják, hogy nem értünk azzal egyet, hogy meg kell szüntetni ezeket a szolgáltatásokat, különösen a magyarok területére – tehát Szlovákia, Románia, Lengyelország felé. [Azt, hogy] mondjuk egy nemzetközi vonaton ne legyen hálókocsi, ne legyen büfékocsi, ne lehessen egy húsz órás út alatt egy ásványvizet inni: számunkra ezek érthetetlenek.”

Elmondta, úgy látja, hogy a MÁV-Start célja kivonulni a nemzetközi személyszállításból, majd hozzátette:

„nem látjuk még ma sem azokat a gazdasági számításokat, amire hivatkozva ezt a tevékenységet meg akarják szüntetni decembertől. (...) Gyakorlatilag úgy működtették ezt a vállalatrészt, hogy nem is lehetne nyereséges – az a csoda, hogy eddig nem ment csődbe.

Csak a MÁV-Startnál nem működik: Európa összes országában, minden ilyen vonaton működnek ezek a tevékenységek, még nem láttam [olyat], hogy a Budapestről Bécsbe vagy Münchenbe közlekedő osztrákok által működtetett



„amikor közeledik a személyszállítás liberalizációja, megnyílnak a piacok, akkor kivonulni egy létező piacról, elrontani ezt a szolgáltatást... ez nem a fejlődés irányába mutat.”

vonatból kivették volna a büfékocsit, mert gazdaságtalan.”

Felhívta a figyelmet, hogy mindig az adott ország árszínvonalán kell kínálni az árut, egyúttal emlékeztetett arra, hogy zacskós magyar gulyáslevest szolgáltak fel az utasoknak. Megjegyezte, hogy elképesztő történeteket lehetne ezzel kapcsolatban elmesélni. A riporter szerint a szolgáltatás hiányában elvárásként merülhet fel a viteldíj csökkentése iránti igény az utasokban. Halasi Zoltán elmondta,

„én ettől rosszabbra is tudok gondolni, és ez a félelmünk, hogy gyakorlatilag a MÁV-Start ki fog szorulni erről a piacról, mert vagy nem fog idejönni az utas, keres más eszközt, elmegy repülővel, elmegy busszal, elmegy a saját autójával – nem fog ilyen teljesítménytúrákat folytatni, hogy elutazik 14 órát, de nem tud venni egy vizet, egy üdítőt, egy kávé, egy normális szendvicset. Tehát nem fogják ezt a

szolgáltatást igénybe venni, és akkor nem csak a hálókocsi és az étkezőkocsi fog megszűnni, hanem a vonatra sem lesz szükség. Gyakorlatilag kizárja magát a MÁV-Start a nemzetközi fuvarozásból.”

A riporter felidézte: a csíkszeredai főkonzult kérte egy helyi lakos, hogy járjon közben Orbán Viktornál a Corona nemzetközi gyorsvonat érdekében. Lehet, hogy ennyire személyközpontúak ezek a dolgok, és ennyire egy kézben vannak? – tette fel a kérdést. Halasi Zoltán szerint azonban ez inkább az elkeseredettség hangja, hiszen

„ezek az emberek használják rendszeresen ezt a vonatot [a Corona nemzetközi gyorsvonatot], ők azt mondják, hogy erre szükség van. (...) Úgy tudom, a levélíró itt dolgozik Magyarországon, ő sem akarna ilyen áldatlan körülmények között utazni. (...) Azt hiszem, hogy ő az igazi, autentikus hírforrás,

hiszen (...) rendszeresen igénybe veszi.”

Halasi Zoltán rámutatott arra, hogy a MÁV-Start felelőssége az Utasellátó kapcsán nagyon nagy, mivel a vállalat nem gondoskodott arról, hogy

„megfelelő színvonalú étkező- és hálókocsik álljanak rendelkezésre. Tehát teljesen lemaradt ebben a versenyben, megint nem tudjuk, hogy ez most szándékos volt, vagy csak a menedzsmentnek a tehetetlensége – de minden jel abba az irányba mutat, hogy valakinek (...) nagyon szúrja a szemét, hogy ezek a vonatok közlekednek.

És most előhúzták a kalapból, hogy ez gazdaságtalan, egyébként a mai napig nem bizonyították: semmilyen olyan hivatalos dokumentum nincs, amiben ez le lett volna írva.”

Tény, hogy a MÁV-Start Zrt. vezetése által készített éves üzleti beszám



(Folytatás a 9. oldalról)

molókban, üzleti jelentésekben soha nem szerepelt, hogy a nemzetközi személyszállítás veszteségbe forduló pénzügyi eredményeinek háttérében az Utasellátó állna – ezzel pedig nem csak a munkavállalókat, hanem a tulajdonost is megtévesztették. Ráadásul ezen kívül

„azok az emberek hozták meg ezt a döntést, hogy ez [a tevékenység] most gazdaságtalan, akik egyébként bevezették ezt a szolgáltatást 2014. júliusban. Nem is értjük ebben az összefüggésket, hogy ez miért van. Pláne, amikor közeledik a személyszállítás liberalizációja, megnyílnak a piacok, akkor kivonulni egy létező piacról, elrontani ezt a szolgáltatást... ez nem a fejlődés irányába mutat.”

A riporter szóba hozta, hogy a MÁV egyes kiemelt jelentőségű munkakörben foglalkoztatott dolgozói a nemrég aláírt megállapodás értelmében további 4% alapbéremelésben részesülnek. Mint Halasi Zoltán fogalmazott, hülyén hangzik, ha egy szakszervezet dicséri a munkáltatót, de

„ez a különbség a MÁV Zrt. humán vezetése és a MÁV-Start Zrt. vezetése között: van értelmes párbeszéd a MÁV Zrt-nél, a MÁV-Startnál meg nincs.”

Jelezte, hogy a MÁV Zrt-nél megbizonyosodott, hogy a bérintézkedések negatív hatásai visszaütnek, mert vannak

olyan szakmák, ahol a régi bérekkel már nem lehetett volna megtartani a munkavállalókat.

Elmondta, hogy az intézkedés azokat a fizikai munkakörökben dolgozókat érinti, akik iskolai végzettsége, képzettsége nem volt elég arra, hogy a garantált bérminimumot elérje a bérük, de

„úgy gondoltuk közösen a MÁV humán vezetésével és vezetésével, hogy lépni kell, hiszen előbb-utóbb kiürülnek ezek a munkahelyek, ami veszélyeztetni fogja a vasúti működést. Ezt belátták, és meg tudunk velük állapodni.”

Végezetül hozzátette, hogy a mai magyar közéletben

„nagyon sokan egy dologgal nem foglalkoznak: hogy van 4,4 millió munkavállaló. Megszűnt a korkedvezményes nyugdíjazás, megszűnt az előrehozott nyugdíjazás, a sztrájk törvény, Munka törvénykönyve tragikus. (...) Egyelőre nincs semmilyen lehetőség, pereskedünk a munkáltatóval, egy-két helyen akadékoskodunk, lásd Utasellátó, (...) egyébként a munkavállalóknak semmilyen kifejezési lehetősége nincs az elégedetlenségükre. Egy van, amit ma Magyarországon nagyon sokan megtettek: a lábukkal szavaztak, és elmentek máshova dolgozni”

– jelentette ki Halasi Zoltán, a VDSzSz Szolidaritás elnöke.

Nagy volt a felháborodás a MÁV-Start intézkedése miatt:

„Mindig abszurd drámát akartam írni erről a vonatról, drága MÁV, nélküled nehezebb lett volna”

Ugron Zsolna író augusztus elején fakadt ki a facebookon azon, hogy a MÁV-Start tervei szerint az egyetlen értelmezhető tömegközlekedési eszközön (Corona nemzetközi gyorsvonaton) szeptembertől nem lenne hálókocsi és étkezőkocsi. Ezt írta:

„Kedves @MÁV, ugyan miért kell szivatni mindenkit aki nyugatról Székelyföldre vagy onnan Budapest fele közlekedik? Miért kell az egyetlen értelmezhető tömegközlekedési eszközön (Korona Expressz) szeptembertől megszüntetni a hálókocsit és az étkezőkocsit? Ja, biztos azért mert az út, amit az ezernyolcszáz éves végén 12 óra alatt tett meg a vonat, ma 14 óra, azt meg ugye féllábon is. Mindig abszurd drámát akartam írni erről a vonatról, drága MÁV, nélküled nehezebb lett volna.”

Hozzászólásként később ezt tette hozzá:

„Én idén nyáron többször utaztam vele, mindig tele volt. Az elmúlt évek során többször előfordult az is, hogy már nem kaptam hálókocsi jegyet. Igaz, olyan is volt télen, hogy egyedül voltam az egész vagonban. De biztos vannak erre gazdasági módszerek, hogy fokozzák a kihasználtságot.”

magyar állam független szakértőkkel megvizsgáltatná azt, hogy jutott ide – az ötmilliárdos bevételből a 690 milliós veszteségig – ez a tevékenység. (...) Ne a munkavállalókon verjék el a port, hanem azokon, akik ezt okozták! (...) Az Utasellátó Központ vezetőjét leváltották, és kapott egy másik íróasztalt a MÁV-Start Zrt-nél, őt kéne megkérdezni, hogy jutott ide ez a tevékenység.”

Egy helyi lakos például arra kérte a csíkszeredai főkonzult, hogy járjon közben Orbán Viktornál a Corona nemzetközi gyorsvonat érdekében (név és a csíkszeredai cím a szerkesztőségben):

„Tisztelt Főkonzul Úr!
Alulírott (...) csíkszeredai lakos tisztelettel felkérem Önt, hogy járjon közben Orbán Viktor Magyar miniszterelnöknél, hogy a Corona IC-vonat, mely kb. 22 éve szolgálja ki az Erdélyi Magyarorságot NE szűnjön meg! A MÁV-START nemzetközi utazások valami ok miatt megszüntette az 1. osztályt, na meg az étkezőkocsit, és hamarosan megszűnik a hálókocsi is.

Tisztelt Főkonzul Úr!
A Corona IC-vonattal lehetne vitatkozni reggeltől-estig, de megszüntetni a magyar vasút részéről butaság és hülyeség tetőfoka! Az Erdélyi Magyarok megszokták, és rendszeresen használják a Corona IC-vona-

tot Budapest felé vagy onnan Csíkszereda fele. Az más téma, hogy az étkező nem az Erdélyi Magyarok pénztárcájához volt igazítva, ha nem volt bevétel, megértem, de akkor is a megszüntetése a butaság tetőfoka, már csak azért is, mert jelenleg egy út – Csíkszereda-Budapest vagy vissza – kb. 12-14 óra is lehet. Sőt, nagyon is tudom, hogy a konzul alkalmazottai Corona IC-vonattal utaznak.

Tisztelt Főkonzul Úr, felkérem tisztelettel, lehetősége szerint járjon közben a Corona IC-vonatért, és szeretném jelezni, hogy október 1-től számítva a 3 kocsi, mely maradt sem Románia, sem Magyarország területén NEM lesz elég! És nem utolsósorban kérem segítségét, hogy kik a Magyar Vasútnál, vagyis az Utasellátónál dolgoznak, NE maradjanak munka nélkül.

Tisztelt Főkonzul Úr, abban a reményben, hogy levelem ÖN előtt meghallgatást talál, maradok Ön iránt és csapata iránt tisztelettel!”

Az Utasellátónál folytatott figyelemfelhívásnak az is a lényege volt, hogy a tulajdonos, a magyar állam független szakértőkkel vizsgálta meg, hogyan lett pár év alatt az Utasellátó öt milliárdos bevételéből 690 milliós veszteség. Halasi Zoltán, a VDSzSz Szolidaritás elnöke a HírTV Reggeli járat augusztus 30-i adásában a sztrájjal kapcsolatban elmondta:

„Én azt gondolom, hogy ennek a figyelemfelhívásnak az lenne a lényege, hogy a tulajdonos, a

Életképek a sztrájk idejéből: a recept a régi

A MÁV-Start vezetése szerint szakszervezetünk kelti a hangulatot, persze egyetlen konkrét példát sem tudtak mondani. A munkáltató hírlevelében többek között ezt írta:

„Fontosnak tartjuk kiemelni, hogy a hangulat egyre durvább a kollégák között. Mindazokat a munkatársainkat, akik a munkát felvenni szándékoznak, a VDSZSZ helyszínen tartózkodó képviselői befolyásolják, nyomás alá helyezik, a hangulatkeltés fokozódik. Felkérjük a sztrájkban részt vevő kollégákat, hogy jogszerűen járjanak el! Tartózkodjanak a munkát felvenni szándékozó kollégák megfélemlítésétől. A Munkáltató a kollégák védelmének érdekében a Biztonsági Igazgatósággal együttműködve a szükséges intézkedéseket megteszi!”

A MÁV-Start biztonsági igazgatója azonban a kollektív munkaügyi vita szeptember 4-i, délutáni fordulóján nem tudott konkrét tényeket, eseményeket felsorolni, amikor a sztrájkolók részéről a sztrájk törőket atrocitás érte volna. Ezért a hírlevélnek ez a része is hazugságra épít, és a munkahelyükért küzdő sztrájkolók ellen kelti a hangulatot. Mindennek ellenére a magunk részéről nem tartunk igényt biztonsági örök jelenlétére, mivel úgy véljük, a közösség képes felülemelkedni a munkáltató által gerjesztett indulatokon. Egyébként pedig a mellékelt írásos bizonyíték éppen arról árulkodik, hogy inkább a sztrájkolók-nak van félnivalójuk... (A bizonyítékot természetesen átadtuk a munkáltató képviselője részére, az eset kivizsgálására pedig felkértük a MÁV-Start Zrt-t).

Ezt támasztja alá az alábbi email-részlet is, amit sztrájkoló tagtársunk (név és cím a MÁV-Startnál illetve szerkesztőségünkben – a szerk.) küldött el a munkáltató részére. A szeptember 4-i tárgyaláson a levélben

foglaltak kivizsgálására is felszólítottuk a MÁV-Start által Horváth László Budapesti TSZVI-igazgató mellé delegált szigorú biztonsági igazgatót. Íme, tagtársunk levele:

„2017.09.03-án 17 óra 55 perckor érkeztem a munkahelyemre. Minden szolgálatra így tudok beérkezni, mivel a következő vonat nem biztos, hogy beérkezik a szolgálati idő kezdésére (19 óra 00 perc a feljelentkezési idő). Így ezen a napon is bent voltam körülbelül 2 perc múlva (...) hálókocsi kalauz a semmiből előttem termett, és minden „fa...opó ku...nak” nevezett, továbbá trágár szavakkal illetett és üvöltözve közölte, hogy szétveri a fejünket. Több ízben próbáltam leállítani, de ez nem sikerült. Az egész eset a diszpécseri ablak alatt zajlott. A szolgálatban lévő (...) elmondása alapján csak hallotta, hogy üvölt a (...), de azt nem, hogy mit. Vele volt még a kocsirányító, (...), de ő is csak az üvöltözést hallotta. Sajnálatos módon ez már nem az első eset. Meddig kell még eltűnnöm,

hogy becsméreljenek, fenye-gessenek!”

Elfogadhatatlan a hírlevélnek az a része is, ami azt sugallja, hogy mások utcára kerülése teremthet alapot egy esetleges további bérfejlesztésre. Ebből a VDSzSz Szolidaritás tagsága egészen biztosan nem kér... Ismét idézzük a MÁV-Start hírlevelét:

„Továbbra is tartjuk magunkat azon álláspontunkhoz, hogy csak gazdaságos tevékenységet folytatunk, és minden, a gazdaságtalan tevékenységek megszüntetéséből felszabaduló pénzt a bérek emelésére és a munkakörülmények javítására fogunk fordítani. A VDSZSZ magatartásával veszélyezteti ezen intézkedéseket!”

Erre reagálva rögzítettük, hogy szakszervezetünk továbbra is meg-egyezni kíván, a korrekt tájékoztatást pofátlanság „aktív külső és belső hangulatkeltésnek” titulálni. Még jó, hogy a MÁV-Start vezetése a tárgyalások során általunk többször felkínált, előremutató egyezség helyett a kiszolgáltatott helyzetű nyugdíjas vasutasokon kívül nem folyamodott egyéb, hathatós „külső” segítségért a sztrájk megtörése érdekében...



Már a sztrájk első napján is a szolgáltatások több mint fele azonnal kiesett...

...és 80 százalékos lett volna a szolgáltatki-esés, ha a MÁV-Start nyugdíjasokkal vagy sztrájk törőkkel nem pótolta volna az aznap szolgálatra vezényelt dolgozókat!

„Szeretnénk mi is nyilatkozatot tenni, ugyanis a médiában olyan hírek jelentek meg, hogy itt egyik-két kollega sztrájkol, meg hogy a szolgáltatások nem maradtak ki. Ezt én maximálisan szeretném cáfolni. Ahelyett, hogy ilyen fals kommunikációt adna ki [a munkáltató], inkább le kellene ülni tárgyalni a munkahelyekről, hiszen szerintem a mostani helyzetben elsődleges lenne az itt dolgozó magyar emberek munkahelyének a megőrzése. Hozzávetőlegesen, a sztrájk első napján a szolgáltatások több mint a fele azonnal kiesett, 80% lett

volna a szolgálatkiesés, hogyha a nyugdíjasokkal vagy sztrájk törőkkel nem pótolta volna az aznap szolgálatra vezényelt dolgozókat.”

– idézte fel a történeteket Csatay Krisztián, a VDSzSz Szolidaritás Utasellátó Alapszervezet vezető ügyvivője még a sztrájk idején. A második napról konkrét példát is említett. A Wiener Walzer/Kálmán Imre Euronight 8 kocsival szokott közlekedni, legutóbb öt ülőhelyes kocsival ment el. Az előrejelzés szerint azonban több mint 100 utas lett volna csak a fekvő- és hálókocsokra.

„Ezt mi úgy nevezzük, hogy sikeres sztrájk. Ha a munkáltató úgy gondolja, hogy ez így rendben van, akkor az az ő dolga. A mai reggel [szeptember elsején – a szerk.] folyamán ez a szerelvény egyébként visszaérkezett, és annyira nem volt kihasználva, hogy a svájci és az osztrák kollégáknak plusz kocsikat kellett ráakasztani.”

Megvan a VDSzSz Szolidaritás által szervezett munkabeszüntetés első látványos eredménye: Szeptember 14-től már ismét étkező- és hálókocsival közlekedik a Corona nemzetközi gyorsvonat!

A neheze azonban még hátravan!

„2017. szeptember 14., csütörtök: a Corona nemzetközi gyorsvonat étkezőkocsijában vagyunk. Ez az étkezőkocsi azért kerülhetett vissza, illetve az ebben a vonatban közlekedő hálókocsi azért nem került kisorozásra, mert a VDSzSz Szolidaritás sztrájkot szervezett”

– ezekkel a szavakkal számolt be Csatay Krisztián, a VDSzSz Szolidaritás Utasellátó Alapszervezetének vezető ügyvivője a sztrájk egyik első, látványos eredményéről. Mint mondta, az intézkedés nagyjából 14-16 ember munkahelyének megmentését jelenti, amit

„ezúton is szeretnénk megköszönni az elnök-vezérigazgató asszonynak, ezt emailben egyébként már megtettük. (...) Nagyon fontos ez a vonat, hiszen a rendszer-váltás [után] ez volt az első olyan vonat, ami Székelyföldet Magyarországgal összekötötte.”

Bár ez volt a látványosabb része a sztrájk-nak, a neheze még mindig hátravan – emlékeztet Csatay Krisztián. Hiszen nem csak a Corona, hanem az összes étkezőkocsi, háló-, fekvőhelyes

kocsik forgalmát fel kell mérni, és a kereslethez kell igazítani az étkezőkocsi árukinálatát, árfekvését, hogy a szolgáltatásokat

„az utasok megfizethessék, ebből forgalom legyen, és ez a járat is rentábilis legyen a többivel egyetemben. Én azért még remélem, hogy a sztrájkoló kollégák, akiknek köszönhetően ezt az eredményt elértük, azokhoz a többi kolléga azért odamegy, és legalább egy köszönőmöt mond. Ezt én nagyon szeretném”

– tette hozzá Csatay Krisztián. Bárány Balázs, a VDSzSz Szolidaritás alelnöke is kiemelte, hogy intenzív tárgyalásokat kell folytatnunk annak érdekében, hogy az Utasellátó Központ továbbra is teljes kapacitással működhessen, sőt, talán még jobban is, mint mostanáig. Ez a hatékonyabb működés pedig igazán elvárható lenne. Mindennek érdekében szakszervezetünk elnöke, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója és a MÁV-Start vezérigazgatója részvételével egy előzetes tárgyalásra került sor, ennek keretében a MÁV-Start Zrt. átadta az általa szükségesnek ítélt számításokat szakszervezetünk részére. Ezeket tanulmá-

nyozzuk, a szükséges észrevételeket rögzítjük, nyilván további adatokra is szükségünk lesz. Bárány Balázs reményét fejezte ki, hogy belátható időn belül eredményt érünk el, ami tartós és stabil foglalkoztatást eredményez, eredményesebbé teszi a MÁV-Start Zrt. Utasellátó Központot: ennek keretében pedig a járatokat bővítésére, az eddigi szolgáltatás minőségének javítására is sor kerülhet. Az igen kedvező – és remélhetően tartós – tendenciákra tekintettel, a VDSzSz Szolidaritás Utasellátó Alapszervezete úgy határozott, hogy

„a KSZ helyi függelékére vonatkozó felmondását a mai nappal [szeptember 14-én] visszavonja. (...) Bizunk benne, hogy nem csak mi örülünk a mai napnak, hanem ezen örvendezik a MÁV-Start Zrt. vezérigazgatója is. Bár sajnos nincs a körünkben (...), örömmel láttuk volna, ha ezen az eseményen, az újraindított étkezőkocsin megjelenik, és mond pár biztató szót a jövőre vonatkozóan. De erre még várni kell.”

– mondta Bárány Balázs, a VDSzSz Szolidaritás alelnöke.

„A kilenc napon át tartó bátor, másokért és magunkért való, követendő például szolgáló nemes tettünk a szakszervezetünk lényegét fejezi ki: a SZOLIDARITÁST!”

Ennek eredményeként pedig nem csak a sztrájkolók, hanem az őket galádul eláruló munkatársak is tovább dolgozhatnak a Corona étkező- és hálókocsokban! Elismerését és köszönetét fejezte a VDSzSz Szolidaritás Utasellátó Alapszervezetének vezetése a munkabeszüntetés felfüggesztését követően a sztrájkolók részére!

pár szervezet dicstelen aknamunkája ellenére – élve az Alaptörvényben megfogalmazott jogokkal – sok VSZ- és MTSZSZ-tag is, hívó szavunkat hallva, valamint a mindannyiunkat fenyegető vészes jövőképet felismerve sztrájkba lépett, és így együtt megtettük, amit a tisztesség és az emberi helytállás megkövetel.

Ez igen!!!

Veletek megtisztelő együtt dolgozni, találkozni!

Ezért amennyiben ti is szeretnétek, a VDSzSz Szolidaritás örömmel fog üdvözölni titeket a tagjai között! Várunk benneteket!

Azok pedig akik átképeznék magukat, hogy valamely más munkakörben, fele fizetésért – esetleg az ország másik felében – dolgozhassanak, MELEGEN javasoljuk, hogy a MÁV-START Zrt. vezérigazgatójának véleménye szerint felelősen gondolkodó VSZ és MTSZSZ vezetésével mielőbb vegyék fel a kapcsolatot. Mivel – a vezérigazgatóval való meghitt kapcsolatuk jóvoltából – ők tudnak, és azonnal fognak is segíteni.

Bp., 2017. szeptember 07.

Tisztelettel:

Csatay Krisztián, vezető ügyvivő
Melicher György
vezető ügyvivő-helyettes”



„Tisztelt Munkatársnők, Munkatársak, kedves Tagtársak!

Gratulálunk nektek a megtörhetetlen kitartásotokért, aminek eredményeként nem csak mi, a SZTRÁJKOLÓK, hanem a kiállástól, a harctól megfutamodó, mi több, a sztrájkoló munkatársait galádul eláruló, ellenünk tevő Hegedűsök is tovább dolgozhatnak a Corona étkező- és hálókocsokban.

A kilenc napon át tartó bátor, másokért és magunkért való, követendő például szolgáló nemes tettünk a szakszervezetünk lényegét fejezi ki:

a SZOLIDARITÁST!

Bár nem bízunk benne, csak reméljük, mindazok, akik ha már cserben hagytak minket, holnap a szemünkbe nézve legalább egy elismerő és elnézést kérő kézfogásra eléjük állnak. Számomra különösen felemelő érzés, hogy habár a SZTRÁJKban jórészt a VDSzSz Szolidaritás tagjai vettek részt,

A VDSZSZ SZOLIDARITÁS ÉRDEKVÉDELMI LAPJA

Felelős kiadó: Halasi Zoltán

Főszerkesztő: Huszta Krisztián

Tervező szerkesztő: Károlyi Marianna

Nyomda: www.impactmedia.hu;

A szerkesztőség címe, telefonszámai: H-1146 Budapest, Thököly út 172.
Tel.: 06-1-351-1111, E-mail: info@vdszsz.hu; E-mail: info@vdszsz.hu; B/SZL/43/91

EGYÜTT A GYSEV DOLGOZÓKÉRT!

Az Üzemi Tanács az a választott testület, amelyen keresztül a munkavállalók a munkahely vezetésében részt vesznek, amelynek a működésén keresztül az MT-ben felsorolt részvételi jogokat gyakorolják.

Szavazz ránk, ha szeretnéd, hogy a munkaidő beosztásod jobban passzoljon a Te igényeidhez. Nem kell mindenre rábólintani, mi tudunk és mérünk is ellentmondani!

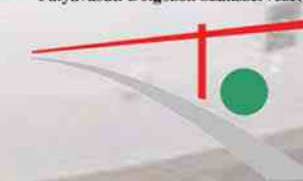
Szavazz ránk, ha szeretnéd, hogy a munkád ne menjen az egészséged rovására. Cégünknek jól megy, de többet kell visszaforgatnia a létszám biztosítására, a munkahelyek javítására és a dolgozók egészségének megőrzésére. Erről mi meg tudjuk győzni a munkáltatót!

Szavazz ránk, ha szeretnéd, hogy többen tudjunk üdülni, és az elosztás rendszere átláthatóbb és igazságosabb legyen. Ezt mi garantáljuk Neked!

Szavazz ránk, ha a dolgozókért többet tenni akaró csapatot szeretnél. Mi bízunk egymásban, meghallgatjuk a másikat, és tudunk a közös célok érdekében igazságosan együtt cselekedni. Mi valóban együtt akarunk tenni a GYSEV-es dolgozókért!



Pályavasúti Dolgozók Szakszervezete



GYSEV Zrt.

Üzemi Tanács Választás

2017. október 2-3-4.



Ács Katalin
VSZ



Ferencz- Csibi
Zoltán
VDSZSZ
Szolidaritás



Ferenczy Anikó
VSZ



Kissné Wappel Marianna
VDSZSZ
Szolidaritás



Kovács József
VDSZSZ
Szolidaritás



Locsmándi Béla
VSZ



Nagy János
MOSZ



Németh László
MOSZ



Sári Tamás
PVDSz



Vadász Miklós
Zoltán
VSZ



Vas László
MOSZ

EGYÜTT

A GYSEV

DOLGOZÓKÉRT!



Pályavasúti Dolgozók Szakszervezete

