

BUDI
PROMJENA KOJU
ŽELIŠ VIDJETI U
SVIJETU

NA PERONU



VIJESTI SINDIKATA PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE

5

MUKE PO SIGNALIMA

9

O PRAVIMA RADNIKA

23

TRI GENERACIJE
SEVERA

35

SEZONA
LOVA NA MARIĆE





LEKCIJA O KORUPCIJI

Direktor RJ HŽI Istok uručio je 24. veljače 2017. Vlatku Crljeniću prometniku vlakova u kolodvoru Cabuna pismeno upozorenje temeljem prijave pomoćnika šefa kolodvora Zlatka Jelića jer „nije blagovremeno napisao Pe-19.“ unatoč činjenici da je Pe-19 preuzet, a što je pomenuti Z. Jelić potvrđio potpisom. No, činjenice ne vrijede. Ovi su željni krv i željni gaženja čovjeka. Cijena nije bitna. Nek poslige godinama dokazuje da nije kriv... Ova trivijalna lekcija je zoran primjer udruženog napada na radnika uz blagoslov cijelog sustava.

Uz nekoliko nesuvilnih rečenica obrazlaganja nemogućeg podržao ju je i direktor naših poslova. Na taj način izravno je poručio svima u regiji Istok da ne prežu od ničega. Tako uglavnom funkcioniraju i rade kriminalci*. Istovremeno, tu pored nas nekažnjeni prolaze menadžeri koji su ljudima uručivali neopravdane otkaze, a zbog kojih je jedan od „otkazanih“ doslovno umro.

* za one koji sumnjuju predlažem da prouče Anti korupcijski program HŽI

IMPRESUM

SURADNICI

Glavni urednik
Anto Iličić

Novinari
Ante Kunčić, Milan Kovačić
Branko Cindrić, Neven Topolnjak
Branko Bašić, Josip Tirić
Tomislav Tonković, Darko Vurdelja
Krešimir Belak, Dražen Lihtar
Robert Jukić, Mario Grbešić
Srećko Stjepić, Jakov Rašić
Dražen Drčić, Dražen Koščak
Branko Marijanović, Nebojša Gojković
Danijel Rendulić, Nenad Katanić

Fotografije
SPVH

Naslovnica
Franjo Kemenović, ruk. maneve u ZG GK

Barataš pravom informacijom? Voliš pisati? Ideja ti ima potencijal? Usmjeri je na pravu adresu!

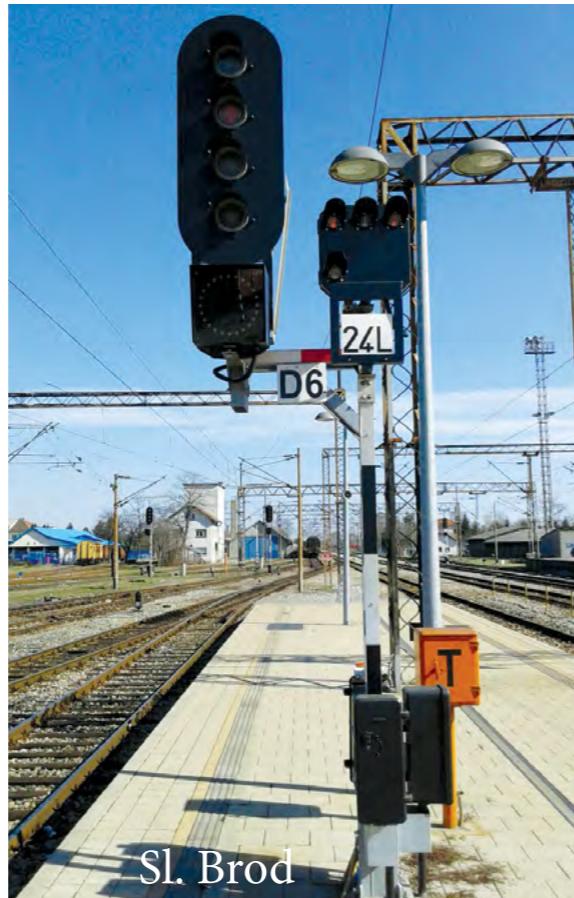
E-mail:
spvh@zg.t-com.hr

MUKE PO SIGNALIMA



Sl. Brod

Piše: Mario Dautović
Foto: SPVH



Sl. Brod

Nedavno je na stranici Sindikata prometnika vlakova Hrvatske osvanuo članak "Kratka povijest gluposti" u kojem je dan osvrt na nepravilnosti u kolodvoru Slavonski Brod a odnosi se na izvedbu glavnog signala i graničnog kolosiječnog signala u kolodvoru. Odmah na slici uz članak uočljivo je jedno vrlo nezgrapno tehničko rješenje da se i glavni signal i granični kolosiječni signal nalaze na istom stupu koji je obojan crveno-bijelo, a onda još iz tog glavnog stupa ide dodatna crveno-bijela greda na kojoj je glavni izlazni signal. Isto je u suprotnosti s odredbama

Pravilnika o signalima, signalnim znakovima i signalnim oznakama u željezničkom prometu jer granični kolosiječni signal je jednoznačni signal koji daje obavijest o tome da je iza njega vožnja dozvoljena ili zabranjena a ne predsignalizira znak sljedećeg signala. Dakle stup na kojem se nalazi granični kolosiječni signal trebao bi biti obojen crno-bijelo, a stup za glavni signal crveno-bijelo. Ovdje bi bilo elegantnije i bolje rješenje da je umjesto graničnog kolosiječnog signala u podnožju stupa glavnog signala ugrađen manevarski signal za zaštitu kolosiječnog puta. Tada ne bi bilo problema s bojanjem stupa

i takvom prilično nezgrapnom izvedbom oba signala na jednom zajedničkom stupu. Ali vjerojatno zbog naših krutih propisa ugrađen je granični kolosiječni signal jer u Pravilniku o signalima, signalnim znakovima i signalnim oznakama u željezničkom prometu stoji: čl.23 (1) Manevarski signali za zaštitu vozog puta ugrađuju se ispred izoliranog skretničkog sastava ili iskliznice, s kojima moraju biti u tehničkoj ovisnosti, (2) Manevarski signali za zaštitu vozog puta ugrađuju se pri samome tlu. Ako ne postoje tehnički uvjeti za ugradnju manevarskog signala za zaštitu vozog puta (utovarna

rampa, peron i sl.) te ako je to potrebno radi bolje vidljivosti, može se umjesto toga signala ugraditi granični kolosiječni signal. Dakle, ovdje je vjerojatno ugrađen granični kolosiječni signal iz razloga jer se je moralo pridržavati prethodno navedenih odredbi Pravilnika o signalima, signalnim znakovima i signalnim oznakama u željezničkom prometu iako npr. u Zagreb Glavnom Kolodvoru postoje manevarski signali za zaštitu vozog puta koji su ugrađeni na peronu, uz podnožje stupa glavnog signala, dakle ne na samom tlu. Tako bi mogli reći da su takvi signali na Zagreb Glavnom Kolodvoru ugrađeni protivno propisima, dok je u Slavonskom Brodu striktno poštovan propis iako bi bilo praktičnije i logičnije da je ugrađen manevarski signal u podnožju stupa glavnog signala na samom peronu. I sada unatoč jedinstvenom propisu opet imamo šarolikost izvedbi na samom terenu.

Nisam nikada putovao po europskim zemljama da bih vidio kako je tamo, ali koliko čujem od onih koji su putovali, u Njemačkoj ili Austriji nije nikakav problem da manevarski signali budu i u visini glavnih signala ako treba, a ne samo na tlu kako je kod nas propisano. Pa onda zašto ne bi i mi imali takav propis i zašto smo si sami ograničili nešto čega se sad moramo slijepo držati.

Glavni signali su signali koji signaliziraju signalne znakove kojima se zabranjuje ili dopušta daljnja vožnja vlaka, a signalni znakovi glavnih signala za dopušteno vožnju vlakova istovremeno zabranjuju manevarске vožnje. Kad glavni signali zabranjuju vožnju vlaka istovremeno ne zabranjuju i manevarске vožnje. Glavni signali mogu biti ulazni, izlazni, zaštitni i

prostorni. U konkretnom slučaju u Slavonskom Brodu radi se o izlaznom signalu. Koja je razlika između graničnog kolosiječnog signala i manevarskog signala za zaštitu kolosiječnog puta? Granični kolosiječni signal upotrebljava se za: a) podjelu glavnog kolosijeka na ograničene odsjekе vozog puta, b) označavanje kraja glavnog kolosijeka koji nije opremljen glavnim signalom ili c) za označavanje granice kolodvorskog područja ili skupine kolosijeka. Manevarski signali za zaštitu vozog puta kako im samo ime govori namijenjeni su za zaštitu vozog puta vlaka od manevarskih voznje, i za osiguranje manevarskih voznih putova. Budući da se ovdje radi o kraju glavnog kolosijeka koji ima glavni signal (izlazni) onda je granični kolosiječni signal u ovom slučaju potpuno nepotreban u smislu podjele glavnog kolosijeka na ograničene odsjek vozog puta i logičnije bi bilo da je ovdje manevarski signal za zaštitu vozog puta koji bi služio svojoj svrsi koja mu je i propisana. Zbog nepostojanjatehničkih uvjeta iz bog ograničenja koja su nametnuta postoećim pravilnikom, umjesto manevarskog signala za zaštitu vozog puta predviđen je granični kolosiječni signal, ali je kod montaže na jedan stup i glavnog signala i graničnog kolosiječnog signala došlo do propusta u bojanju stupa u crveno-bijelo što je poslije dovelo do problema. Sva ova signalna zavrzlama mogla se je vrlo elegantno riješiti ugradnjom manevarskog signala za zaštitu kolosiječnog puta uz podnožje glavnog signala... ali koči nas propis koji smo si sami propisali.

Problem u Slavonskom Brodu sad

je riješen tako što je stup obojan crno-bijelo, nakon puno rasprave i neugodnosti, koje zaista nikome nisu bile potrebne. Ubuduće, da se ne bi opet pojavio ovakav problem,

potrebno je zaista držati se propisa koji to reguliraju, a u slučaju ako propis nije dobar, zašto ga se ne bi moglo promijeniti? Svaki propis nije uklesan u kamen da se ne može promijeniti, a poučeni svojim iskustvima i problemima koje imamo u radu i uzimajući u obzir rješenja susjednih željezničkih uprava i učeći na njihovim iskustvima i greškama možemo si olakšati i poboljšati poslovanje i utjecati na poboljšanje razine i kvalitete i sigurnosti, kao i svih drugih aspekata našeg poslovanja.



Zagreb GK

KRATKA POVIJEST GLUPOSTI



Piše: Anto Iličić
Foto: SPVH



Nakon 3. ožujka 2017. u HŽ Infri više ništa ne može biti isto. Ili će odgovornost morati snositi direktori UŽIP-a i RJ Istok, ili kulture možemo staviti pred vrata Uprave HŽ Infrastrukture i zatvoriti firmu. Naime, nakon što smo upozorili da nepoštivanje zahtjeva Pravilnika o signalima, signalnim znakovima i signalnim oznakama u željezničkom prometu u kolodvoru Slavonski Brod logično je bilo očekivati rješavanje problema. A dogodilo se suprotno. Počelo je nezapamćeno "divljanje" nedodirljivih.

Dakle sve je počelo prije nekog vremena kad smo ugledali P-19 prometnika vlakova u kolodvoru Sl. Brod koji je prijavio nesukladnost graničnog kolosiječnog signala 24L sa Signalnim pravilnikom. Zbog te prijave uglavnom su mu se podsmjehivali redom svi nadređeni, no nisu poduzeli ništa, što i ne čudi, jer je to općeprihvaćeno ponašanje u Regiji Istok. Izigravanje zahtjeva iz zakonskih i drugih akata tamo je uobičajena stvar.

Da ponašanje vidim, pogrem glavu i šutim ne bude

općeprihvaćeno ponašanje na kojem inzistira rukovodeća ekipa RJ Istok a koja to strahom, prijetnjama i silom utjeruje u izvršne radnike mi smo se 25. veljače 2017. dopisom obratili Agenciji za sigurnost željezničkog prometa (ASŽ). ASŽ je zatražila očitovanje od HŽ Infre. Stručne službe HŽ Infre usuglasile su se oko ispravnosti prijave te naložili propisano zasjenjenje graničnog kolosiječnog signala 24L o čemu svjedoči brzjav br. 12f Poslova upravljanja sigurnošću od 2. ožujka 2017. sve do otklanjanja nepravilnosti.

Treba li reći da poznata ekipa iz RJ Istok nije ispoštivala zahtjev Poslova upravljanja sigurnošću? Nakon upozorenja članu uprave da ćemo, ako ne sankcionira kažnjivo, protuzakonito ponašanje te ako ne naredi propisano postupanje o istome izvijestiti PU Sl. Brod obećano je žurno popravljanje štete. Budući da u „Održavanju“ nisu otklonili novi kvar, obratili smo se policiji. Ovime su u UŽIP-u i u RJ Istok pokazali kako je njima HŽ Infra svrha zadovoljavanja osobnih potreba, a ne osiguravanja kvalitetne i sigurne usluge korisnicima prijevoza; pokazali su da ih ne zanima provedba podzakonskih akata što je često poticanje korupcije.

Malо prije telefonski sam upozorio člana uprave HŽ Infre da ako u roku odmah Uprava HŽ Infre ne poduzme odgovarajuće mjere SPVH će sve odgovorne prijaviti za narušavanje sustava i poticanje korupcije. Zašto korupcija? Jedan od prvih pokazatelja poticanja korupcije je upravo ignoriranje propisa. A u ovom slučaju to više puta ponovljeno:

1. Poznati stručnjaci koji i dalje pripremaju takve projekte u kojima se pojavljuju greške poput ove u Slavonskom Brodu,
1. Menadžment UŽIP-a koji ne inzistira na sustavnim i kvalitetnim rješenjima,
1. Menadžment RJ Istok koji se ponaša kao da nije u HŽ Infri, kao da za njih ne postoje pravila. Na žalost mi u prometnom sektoru smo to već više puta doživjeli, a sada se vidi da takvo bezakojne provode i u sektoru Održavanja.

SINDIKAT PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE
UNION OF CROATIAN TRAIN DISPATCHERS

broj: A/25-3/2017.
U Zagrebu, 3. ožujka 2017.

Policjska postaja Slavonski Brod
Slavonski Brod
Ivana Mažuranića kbr. 7
Antun Valić, načelnik

predmet: prijava protuzakonitog postupanja u željezničkom kolodvoru Slavonski Brod

Poštovani,

dana 25. veljače 2017. uputili smo prijavu Agenciji za sigurnost željezničkog prometa (ASŽ) vezanu uz označavanje signalnih znakova suprotno odredbama Pravilnika o signalima, signalnim znakovima i signalnim oznakama u željezničkom prometu (NN 94/2015) članak 16., stavak 3.

Temeljem dobivene prijave ASŽ zatražila je očitovanje od HŽ Infrastrukture. Stručne službe HŽ Infrastrukture usuglasile su se oko ispravnosti prijave te naložili propisano stavljanje izvan rada graničnog kolosiječnog signala 24L u kolodvoru Slavonski Brod (2. ožujka 2017.).

Nakon zadobivenog brzova voditelj SS dionice Slavonski Brod je svojevoljno isklučio granični kolosiječni signal 24L na protuzakonit način čime je prekršio odredbe Kaznenog zakona, člana 224.

Opisanim nezakonitim isključenjem iz rada graničnog kolosiječnog signala 24L onesposobio je i slijedeće:

- manevarski signal 24V, u položaju manevriranje zabranjeno jedna crvena mirna svjetlost-stalno.
- ulazni put vožnje od strane ulaznog signala A kolodvora Sl. Brod za kolosijek 6, 7, 8 i 9 putem pozivnog signala.- sig. znak Oprezna vožnja brzinom do 20 km/h.
- izlazni signali D-6, D-7,D-8 ,D-9 SA 6,7,8 i 9 kolosijeka za pravac Garčin u položaju za zabranjenu vožnju (putem pozivnog signala.- sig. znak Oprezna vožnja brzinom do 20 km/h.)
- manevarski signali 28L, 31L, 31D u položaju za zabranjenu vožnju.
- ulazni put od strane ulaznog signala B , kolodvora SL. Brod na 6, 7, 8 i 9. kolosijek putem pozivnog signala oprezna vožnja.
- granični kolosiječni sig.42D,39D,,35Bd,34D u položaju vožnja zabranjena.
- obilazne vožnje OV-1,OV-2,OV-3 nemoguće postaviti.

SINDIKAT PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE, 10 000 ZAGREB, TRNJSKA CESTA 11F,
OIB: 85555259238, ŽIRO-RAČUN: 2360000-1101367698
tel.: +385 1 3783 171, fax.: +385 1 4576 007, ŽAT: 855/3171 GSM: 098/ 284-171, VPN: 74001
e-mail: spvh@zg-t.com.hr www.spvh.hr

SINDIKAT PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE
UNION OF CROATIAN TRAIN DISPATCHERS

O ovome smo danas 3. ožujka 2017. na sastanku održanom u 9 sati usmeno izvijestili člana Uprave HŽ Infrastrukture, ali kako do sada po našem saznanju nisu poduzete nikakve konkrete mјere protiv ovog nezakonitog čina s kojim se ugrožava sigurnost i urednost željezničkog prometa te proizvodi veliki broj zakašnjenje vlakova molimo da pokrenete postupak kriminalističke obrade.

Svi dokazi su u prologu ovog dopisa.

Molimo Vaše žurno postupanje.

S poštovanjem.



Marko Gašpar
predsjednik SPVH



doc.dr.sc. Viktor Gotovac, docent
Pravni fakultet Zagreb, Katedra Radnog i socijalnog prava

O PRAVIMA RADNIKA - RIJEČ STRUČNJAKA



RAZGOVARAO: Anto Iličić
FOTO: Mario Grbešić

Lijepo Vas pozdravljamo i zahvaljujemo se što ste se odazvali ovom razgovoru. Tema je Zakon o radu i prava radnika koja iznje proizlaze, a dodirnut ćemo se i Zakona o reprezentativnosti, jer se njegove odredbe reflektiraju na položaj našega sindikata kao i drugih sindikata.

Zakon o radu takav kakav je, proizvod je Vlade kojoj smo povjerili vlast kako bi zaštitila naša, recimo, prirodna prava. Vlada mora zastupati interese onih u čije ime vlada. Mi često imamo dojam da se to baš i ne ogleda u Zakonu o radu.

Dakle, puno je tu pitanja i konstatacija. Nisam siguran da su sve nekako jednakovarne. Ja bih volio da svaka vlast i svaka Vlada ostvaruju program koji je predstavila i temeljem kojeg su ljudi glasovali za nju. Mislim da je to najveći problem to što zapravo glasaci kada glasaju nisu potpuno sigurni za što su glasali, odnosno poslije se pokaže da sve ono što su bili programi u biti je više izraz na neki način populizma a ne stvarnih obećanja

ili stvarnog plana da se djeluje u skladu s onim što je kazano. Mislim daje to realno tako i da bismo zapravo trebali htjeti da vlade ili da političke stranke u svome mandatu zastupaju one programe s kojima su izabrani. To je donekle ipak lakše očekivati nego da će se zadovoljiti interesi svih. Kada bi vlade morale ostvarivati interes svih onda bi one morale moći ostvarivati interes i malih i velikih poslodavaca, i državnog i privatnog sektora, i multinacionalki i malih domaćih proizvođača i nezaposlenih i umirovljenika. To je doista teško i ako ćemo se bazirati na interesu bojim se da je to u većoj mjeri neostvarivo nego što je zapravo ostvarenje političkog programa. Zakon o radu koji imamo, predstavlja izraz stavova koji su kroz zakon o radu na neki način ventilirani ili ostvareni kroz zadnjih petnaestak godina. Od 2001. godine mnogo se govorilo o fleksibilizaciji a da je taj zakon bitno više mijenjan u smjeru očekivanja sindikata ili nekih sindikata, ne nužno svih a da bi onda doista ta promjena koja se dogodila 2014. godine čini mi se ipak malo krenula u smjeru interesa poslodavaca, ili tako barem sindikati to vide. Ja mislim da je to s obzirom da je tada bilo vrijeme krize bilo donekle i očekivano. Teško da se u vrijeme krize moglo raditi nešto što će ići u korist sindikata. Čak i da se išlo raditi u korist sindikata ne možete raditi u korist svih sindikata i nisam siguran da to što nekada radite u korist sindikata zapravo radite u korist radnika. Čini mi se kao što se Zakon o radu može dati prigovor da on nije adekvatan suvremenom svijetu, nije adekvatan potrebama radnika, nije adekvatan očekivanjima sindikata, isto tako se može reći da u Hrvatskoj nemamo dosljedno iskazano što bi to bio stav sindikata, što bi to bila potreba sindikata. Tu su sasvim različita očekivanja, i u tom smislu vjerojatno postoji mogućnost da se zakonu o radu prigovara s više strana. Čini mi se da postoje neke najave da bi se Zakon o radu ponovo trebao mijenjati. Ja se bojim da će to biti opet na neki način iskaz trenutnih potreba ili možda čak političkih najava, više nego onog što stvarno nama treba i vjerojatno neće odgovorit na potrebe tržišta rada. Danas to više nije niti

fleksibilizacija, danas vjerojatno to nije niti neki rad u izričitom interesu radnika ili poslodavaca. Ja mislim da je ključna stvar danas pojednostavljenje i zapravo pokušaj da sve ono zbog čega radnici danas rade temeljem nekih drugih ugovora ili na crno, da se sve to nekako prihvati, i da se ipak nastoji održati radni odnos kao nešto u čemu je radnik uvijek zaštićeniji nego izvan radnog odnosa.

Možemo li ovom prilikom malo to sagledati kroz ustavna načela o pravu na rad?

Ustavno načelo prava na rad, odnosno sloboda rada vrlo je široko. Često se svi na to pozivamo kao na nešto što bi automatski impliciralo da imamo posao da imamo zaposlenje, da imamo plaću ili dohodak. To je teško ostvarivo. To smo vidjeli po onome prije u vrijeme krize čije posljedice još i sada osjećamo. Uz ovolik broj nezaposlenih, čini mi se da to ustavno pravo na rad u Hrvatskoj ili ustavnu slobodu, danas naši građani puno više pogotovo mladi uživaju u inozemstvu nego što uživaju u ovom našem prostoru. Bez snažnog gospodarstva, bez onog poreznog sustava koji će poticati rad, bez svih drugih davanja socijalne države koja će zapravo počivati na radu a ne na tome da se rad izbjegava ili da se od rada neke osobe na neki način sklanjaju čini mi se da ćemo teško ostvariti ustavne slobode. Uvijek možemo vrlo usko sagledavati ustavno pravo na rad, odnosno slobodu rada, znači to je pravo na slobodan izbor zvanja i zanimanja, to je zapravo obveza države da samo svima pod jednakim uvjetima osigura pristup tržištu rada. Naravno kao neko ko se bavi radnim pravom želio bih da to bude bitno više i da u ovoj državi postoji stvarno pravo na rad na način da se osobama pruža mogućnost da imaju stvarnu mogućnost izbora toga čime se žele baviti a da im to čime se žele baviti i to što žele raditi osigurava

jedan dostojanstven život. Tog prava nema, ali Zakon o radu ne može biti taj koji će to samo osigurati, prije svega bi trebale biti stvorene neke gospodarske prepostavke za to.

Možemo se i u tom dijelu složiti, međutim ova tema nam nije preaktualna, imamo onih za koje na dnevnoj bazi želimo saznati odgovore od Vas. Jedno od njih je otvorena pitanja pravnog uređenja kolektivnih ugovora i općenito kolektivnih ugovora u Republici Hrvatskoj. Tu ste Vi veliki autoritet i možda bi nam mogli pomoći kako da na to pitanje dobijemo odgovor.

Zahvaljujem na ovom „veliki autoritet“, bojam se da u maloj državi kao što je Hrvatska nema velikih autoriteta, kod nas je sve malo i autoriteti su mali i prilično ih je malo. To pokazuje i činjenica da očito se stvari ne poboljšavaju, problemi se ne rješavaju, možda te autoritete onda nitko ne sluša ili rješenja koja autoriteti nude nisu prava rješenja. Možda je sve skupa od toga. Činjenica je da kod nas u kolektivnom pregovaranju imamo problema, ali ja bih to lokalizirao. Najveći problemi su tamo gdje se na bilo koji način država pojavljuje kao strana. Tamo gdje se država pojavljuje kao izravni poslodavac kao što je to u državnoj službi ili tamo gdje se pojavljuje kao neki kvazi ili posebni poslodavac kao što su to neke javne službe, ili tamo gdje se država pojavljuje sa svojim vlasničkim statusom u cijelom onom dijapazonu društava koja predstavljaju javni gospodarski sektor. Mislim da se tamo loše upravlja, tamo je država loš poduzetnik a uz to čini mi se da država nije sasvim izrazila svoj stav kao poslodavac. Obično se rade neki vrlo kratkoročni ustupci s radnicima a dugotrajno vidimo da postoji neefikasan rad i da svi ti

poslodavca kada i žive, ako dobro žive, žive tako samo zato što su monopolisti. Dugoročno ne mijenjaju strukturu zaposlenih, dugoročno ne poboljšavaju se kao poduzetnici pa se ne poboljšavaju niti kao poslodavci, a sve to loše upravljanje čini mi se da taj javni sektor dovodi pod neku lupu javnosti. Nezadovoljstvo svih onih koji u njemu rade i tu jednu podvojenost, jer danas postoji tržište rada koje je privatno, gdje su privatni poslodavci, gdje možda nisu najbolji uvjeti rada ali mi se čini da taj privatni sektor brže prilagodava i nekako bolje održava svoju zaposlenost. Tamo gdje je država, tamo imamo veliku neefikasnost, tamo imamo percepciju da su tamo neka velika prava koja su sasvim ne zaslužena, što nije uvijek tako iako ima i takvih primjera, ali sve skupa to vodi potpuno pogrešnom gledanju na stvari. Kolektivni ugovori su tu sredstvo gdje država pokazuje nerazumijevanje. Sjedne strane daju se ponekad prava koja se ne mogu održati pa se onda ta prava poslije ne isplaćuju što vodi velikom broju sporova, ili država nekada administrativno kaže nećemo isplaćivati božićnice, nećemo isplaćivati regrese, nećemo isplaćivati jubilarne nagrade, pa onda neki poslodavci umjesto toga isplate neku nagradu za dan poslodavca ili je nazovu nekako drugačije. Ili s druge strane imate katastrofalno niske prihode negdje u javnom sektoru što onda naravno dovodi do toga da nam veliki broj lječnika ali ne samo lječnika odlazi u inozemstvo. Čini mi se da taj javni sektor je doista podupravljen i apsolutno taj neki odnos, koji je u radnom odnosu odnos dvostrukog odgovornosti, odgovornosti radnika za svoj rad ali i odgovornosti poslodavac za sve ono što status poslodavca nosi, tu apsolutno nije ostvaren. Kolektivni ugovori tu vjerojatno su sredstvo koje se u tom smislu zloupotrebljava ili se barem ne koristi da se doradi zakon ili ono što Zakon o radu uređuje na adekvatan način. On se koristi puno više kao sredstvo kratkotrajnih političkih učinaka gdje će onda u javnom sektoru kupovati se sindikati, kupovati se radnici ili neki sindikati ili neki radnici, da to dobro izgleda često pred izbore, i mislim da je to nešto gdje nismo ništa napravili. Naše kolektivno pregovaranje u javnom sektoru je duboko ispoliticirano. Često imam dojam da i političari ili sindikalni čelnici koji pregovaraju u javnom sektoru bitno više žele medijski nastupati nego što žele učiniti dobar kolektivni ugovor. Vrlo često je to i međusobno varanje. Vlada će pregovarati s figom u džepu u nadi da će poslije za neko pravo naći načina kako da ne ispuni, sindikati će pak s druge strane svašta obećavati a razmišljati o tome da će sutra tužiti svog istog poslodavca i stvoriti mu nekakvu štetu koja će uključivati onda troškove postupka, odvjetničke troškove i kamate. Sve to skupa čini mi se ne izgleda dobro, i da doista u velikom dijelu čini mi se da se instrumenti ili instituti kolektivnog radnog prava zloupotrebljavaju. Zanimljivo je da takvih problema nema kod privatnih poslodavaca, čak i kod onih koji su dobri. Naravno, kod nekih privatnih poslodavaca nema niti kolektivnih ugovora, i daju minimume i to je loše. Postoje poslodavci koji doista prema svojim radnicima ne nastupaju na način kako bi pravi poslodavac nastupao. Ali siguran sam da ćete se složiti da postoje dobri poslodavci kod nas, koji radnicima daju onoliko koliko mogu, koji rade to radno okruženje takvim da u njemu radnici žele raditi za tog poslodavac, nekako zadovoljni su što sudjeluju u nekakvoj proizvodnji ili što sudjeluju u radnom odnosu kod nekog poslodavca. Ti su poslodavci konkurentni i sa svojim većim primanjima od onih koji su prosječno u Hrvatskoj konkurentni na svjetskom tržištu. To je sigurno Pliva, vidimo da se nekako i Podravka nekako vraća na tom smjeru, to su vjerojatno poslodavci



kao što je Erikson Nikola Tesla i tu vidimo da njima Zakon o radu niti je prepreka niti je njihovo nastupanje prepreka dobrim odnosima radnika i poslodavaca ili onoga što se nekada zvalo rada i kapitala.

A što možemo, kad nam je lijepo kad nam naši političari ne govore istinu, obećavajući brda i doline za koje vidimo da neće ostvariti. Ali vratimo se mi našim temama. Kolektivni ugovor. Jesu li Vam poznati slučajevi kada sudovi pogrešno tumače primjenu KU

Da, kod nas prije svega postoji neujednačena praksa.

Iskusili smo.

Točno. Danas mi padaju na pamet primjeri, a to se vidi po tome kada se po žalbi ide na županijske sudove. Recimo imate čovjeka koji radi kod istog poslodavca, konkretno mislim na neke osnovne i srednje škole. Čovjek radi kod istog poslodavca, u istom gradu, isti posao, a onda jedan dobije jubilarnu nagradu u jednom iznosu, a drugi dobije u drugom iznosu. I to oni sami priznaju. Kako ćete vi, kada se to dogodi, toga čovjeka uvjeriti da mi živimo u pravnoj državi. Nikako. On će nepovratno izgubiti povjerenje u državu u kojoj živi. To je između ostalog, proizvod lošeg rada pravnika, onih koji sudjeluju u sklapanju kolektivnog ugovora. Kolektivni ugovor treba biti jasan, izričit. Pregovarati s figom u džepu, i stvarati takve formulacije koje kasnije niti jedan pravnik neće moći jednoznačno protumačiti, to je loš posao pravnika. S druge pak strane, tu pravnici padaju u dijelu interpretacije i primjene takvih K.U. Ne samo oni koji ih direktno primjenjuju, nego i sudovi koji ne znaju kako to primijeniti. Čini se da kod nas to područje

kolektivnog pregovaranja, osim što je zapostavljeno u ovom zakonodavnem dijelu, tako zapravo i sudovi često ne razumiju kako primijeniti određena prava jednako prema svima. Paziti da kada se zauzimaju stavovi od viših sudova, uvjek promišljati sto je pravo tumačenje. Tu postoji u velikoj mjeri i na strani Vrhovnog suda prigovor njihovom radu. I Vrhovni sud na žalost i kada primijeti da se pojavio veći broj određenih sporova, on bi trebao zauzimati stavove o primjeni nekog pravnog instituta. Pa onda, na primjer, pada mi na pamet, kod nas je pitanje možete li promijeniti kolektivni ugovor na način da ni ne potpišu K.U. svi oni koji su K.U. prije potpisali. Naravno da ne možete. To je notorno. Ako vi i ja sklapamo neki ugovor kojega je predmet kupnja ili prodaja neke nekretnine ili pokretnine, samo ga mi možemo promijeniti, nitko drugi. Ne mogu ja uzeti nekoga umjesto vas, ili vi nekoga umjesto mene. To je nažalost kod nas neujednačena praksa i na sudovima i to bi Vrhovni sud trebao nadzirati. Danas imamo i situacije kada se pregovara sa sindikatima koji jesu ili nisu reprezentativni i u kojima se krše odredbe Zakona o radu i Zakona o reprezentativnosti. Nemamo sasvim izgrađenu praksu što to znači.

Idemo na preraspodjelu. Ona nas zanima radi toga što se prvi put u HŽ Infri pojavila na način vrlo sličan kako je elementarno zabilježena u Zakonu o radu. Znači, u kolektivni ugovor ugrađena je odredba o mogućnosti preraspodjele radnog vremena i pitanje je treba li poslodavac napraviti i objaviti plan kada će i koji će radnik raditi u preraspodjeljenom radnom vremenu ili su dovoljne samo načelne odredbe iz kolektivnog

ugovora ?

Ako se radi o preraspodjeli radnog vremena ona treba u širem smislu jasno biti definirana kolektivnim ugovorom a onda se ona mora reflektirati i kroz raspored radnog vremena. Naime, treba biti savršeno jasno u kojem će razdoblju radnik raditi više a u kojem će raditi manje da bi se na kraju tog nekog razdoblja svelo na prosječno radno vrijeme koje bi trebalo biti ..

Za bolje razumijevanje, ako je preraspodjela četveromjesečna, znači li to da poslodavac treba napraviti..

Da li je to preraspodjela u smislu da se baš 4 mjeseca radi više a nakon toga 4 mjeseca da se radi manje?

Unutar 4 mjeseca se radi, dali je poslodavac tad dužan napraviti raspored rada kroz 4 mjeseca da se vidi kad više i kad manje radi ?

Tu se ne radi o primjeni instituta preraspodjele radnog vremena već se radi o institutu rasporeda radnog vremena koje ne mora uvjek biti u jednakom trajanju, odnosno, tada će taj radnik imati unutar razdoblja od nekoliko mjeseci imati nejednako trajanje unutar pojedinih tjedana. Znači, jedan tjedan će raditi više, jedan tjedan manje ili 3 tjedna raditi više pa će neko razdoblje raditi manje, tada Zakon o radu traži da se unaprijed rasporedom radnog vremena koji mogu biti uređeni bilo kolektivnim ugovorom pa će se jasno definirati tko i kako, ili to može biti uređeno sporazumom radničkog vijeća sa poslodavcem, može biti uređeno i pravilnikom o radu ako nema ništa drugo- tada odlukom poslodavca koja u svojoj naravi predstavlja raspored radnog vremena. Kolektivnim ugovorom ta mogućnost će biti predviđena a onda efektivno će

se ona ako nije uređena do kraja kroz kolektivni ugovor, u najmanju ruku , kroz odluku poslodavca o rasporedu radnog vremena uređivati pri čemu to ne može biti na način da to bude samo kratko samo unaprijed dostavljeno, poželjno je da se za što je moguće duža razdoblja to uredi kako bi osoba znala da će jedan tjedan raditi veći a jedan tjedan manji broj sati i onda može planirati što je život te osobe nego kako bi i poslodavac imao jasno posložene rastere koje će onda primjenjivati, recimo u slučaju da se radnik razboli ili je onemogućen u radu pa da onda ta mjesta popunjava a također potrebno je što više unaprijed planirati i zato što treba uvjek znati

da radnici osim rada imaju i pravo na korištenje godišnjih odmora pa onda to duže planiranje omogućava da se na razumniji način planiraju i godišnji odmori.

Ovdje bi se nadovezao sa pitanjem prekovremenog rada i izdavanja pismene potvrde za prekovremeni rad, u slučaju preraspodjeljenog radnog vremena.

Ovo nije pitanje klasične preraspodjele radnog vremena. To bi bila ona preraspodjela kada vi četiri ili šest mjeseci radite stalno više a onda četiri ili šest mjeseci radite

**AKO SE RADI O
PRERASPODJELI RADNOG
VREMENA ONA TREBA U
ŠIREM SMISLU JASNO BITI
DEFINIRANA KOLEKTIVNIM
UGOVOROM A ONDA SE
ONA MORA REFLEKTIRATI I
KROZ RASPORED RADNOG
VREMENA. NAIME, TREBA
BITI SAVRŠENO JASNO U
KOJEM ĆE RAZDOBLJU
RADNIK RADITI VIŠE A U
KOJEM ĆE RADITI MANJE
DA BI SE NA KRAJU TOG
NEKOG RAZDOBLJA SVELO
NA PROSJEČNO RADNO
VRIJEME.**





manje što je više obilježje sezonskih industrija kao kod nas turizma ili poljoprivrede. Ovo je mogućnost koja neposredno prethodi Zakonu u radu koja se zapravo tiče raspoređivanja kroz raspored radnog vremena. Ako je vaše referentno razdoblje mjesec, dva, tri ili koliko već bilo, vaše radno vrijeme prekovremeno će se utvrditi tek na kraju tog razdoblja. U obzir će se uzeti svi oni tjedni kada ste vi radili više od radnog vremena, prosječnog redovitog koji bi trebao iznositi četrdeset sati tjedno, uzet će se u obzir tjedni kada ste radili manje pa će se tek na kraju ciljanog razdoblja koje ne može biti manje od mjesec dana, svesti to na prosječno radno vrijeme. Ako je to prosječno radno vrijeme u tom razdoblju bilo četrdeset jedan sat a znamo da je po Zakonu u radu ono četrdeset sati, ili ako se radi o poslovima u kojima se radi u skraćenom radnom vremenu, iako tu načelno ne bi trebalo biti preko tog prosječnog, tada u tim slučajevima se na kraju tog razdoblja razaznaje što jest a što nije prekovremeni rad. Tek

kad se sve skupa obračuna nakon toga će se isplatiti onaj fond sati koji je rađen preko prosječnog trajanja rada u punom radnom vremenu onda će se on honorirati kao prekovremeni rad.

Profesore ovo je razumljivo, no mi imamo jednu situaciju koja je trajno prisutna a to je poslodavac obavezan objaviti raspored radno vremena tjedan dana unaprijed. U ovim slučajevima bilo bi za očekivati da to bude bitno više unaprijed jer ako imate rad, kao vjerojatno što kod vas da postoji rad u turnusima i rad u smjenama, onda poslodavac mora radi ispravnog korištenja s radnicima bitno više unaprijed planirati radno vrijeme. Prepostavljam da se kod vas radi u tim razdobljima po nekim tablicama koje su više-manje po potrebama i mogu se planirati više godina unaprijed. Čini mi se nerazumnim da u takvim uvjetima poslodavac to radi samo tjedan dana unaprijed.

Mi se s vama slažemo, no imamo poslodavca koji je takav kakav je. Koristi određene, nazovimo šupljine, ne definiranosti

u kolektivnom ugovoru jednostrano tumačeći što je prekovremeni rad. Sve ono što je izuzetno kad pozove radnika u odnosu na planirani rad je prekovremeni rad.

Kod vas se događa to da čak kada vas i poslodavac rasporedi da onda od vas zahtjeva da radite preko toga. Kada vi dobijete raspored svog radnog vremena sve ono što bi ste vi odradili preko toga što vam je raspoređeno trebalo bi biti plaćeno kao prekovremeni rad. To što ste vi pristali da u razdoblju jednog, dva ili tri mjeseca radite nejednakso ali ste dobili raspored radnog vremena da u nekom tjednu radite od 8 - 16, pa vam jedan dan poslodavca kaže da danas radite do 18 sati a vi ste u radnom vremenu, odnosno recimo u pet sati, zakazali termin kod liječnika ili ste zakazali neku aktivnost koja vas

košta, onda to utječe na vaše slobodno vrijeme. Takav izvanredni rad trebalo platiti sa uvećanjem koje odgovara prekovremenom radu. Taj poslodavac može reći da sljedeći tjedan radite manje pa ćemo to izjednačiti ali kada je mene poslodavac rasporedom radnog vremena upoznao koji je to dan i u kojem opsegu radim nije ni ljudski ni pravno tumačiti na način da će vam smanjiti radno vrijeme sljedeći tjedan. Bilo je takvih primjera i znam da postoje poslodavci koji radnika kad mu dođe na posao pošalje kući jer ga danas ne treba iz nekog razloga. To nije način kako se u skladu s Zakonom o radu planira i provodi radno vrijeme radnika i u tom slučaju kada vas poslodavac pošalje kući

on vam za taj dan mora platiti jer je njegovom krivnjom nije bilo posla za radnika kao i što kad da traži da radite u nekom danu kada vas je planirao da radite neko dulje vrijeme a onda od vas očekuje da radite više od onog što vam je prethodno komunicirao tada to jest prekovremeni rad.

Idemo sada na specifično naše područje zbog kojeg smo Vas prije par mjeseci kontaktirali i tražili odgovore. Nekako su se stvari događale mimo tih razgovora, a Vaše preporuke potvrđuju se kroz državne službenike i namještenike i kroz njihovo sklapanje temeljnog

Kolektivnog ugovora. Sve to ste Vi preporučivali kod nas, odnosno ako nam ističe Kolektivni ugovor da ga produžimo još na neko vrijeme dok ne ispregovaramo novi, što bi bilo lijepo premošćivanje te situacije. Kod nas je bila situacija u momentu isteka Kolektivnog ugovora da su 2 sindikata koja čine više od 50% sindikalno organiziranih radnika najavili štrajk i postupak mirenja je pokrenut prije njega. Može li se tijekom mirenja kolektivno pregovarati i ako može, tko sudjeluje u tim pregovorima? Da, djelom sam upoznat s problemom

KADA VI DOBIJETE RASPORED SVOG RADNOG VREMENA SVE ONO ŠTO BI STE VI ODRADILI PREKO TOGA ŠTO VAM JE RASPOREĐENO TREBALO BI BITI PLAĆENO KAO PREKOVREMENI RAD.



koji se dogodio kod vas i ovo je područje u kojem manjka prakse, a praksi stvaramo često ne zato da nademo rješenje, već da imamo nešto drugo na pameti kad nam se dogode ovakve situacije. Zakon o reprezentativnosti sindikata kaže da je za sklapanje kolektivnog ugovora potrebno reprezentirati najmanje 50% članstva. Već tu postavljamo pitanje: Što je onda s onima drugima? To može biti 1 ili više sindikata, oni su bili reprezentativni, ali tijekom pregovora zakon im nije omogućio da jednako participiraju. Tu je potrebno staviti jedan upitnik. Morate imati na umu da postoje neke struke koje mogu biti razmjerno malobrojne, a da zapravo imaju veliku snagu, bitno veću od nekih koji su možda brojniji, ali s manje stvarne snage. To je već jedno veliko pitanje i nejasnoća, ali zakon negdje mora povući crtu.

Svakako, postupanje na način da vi jednim mehaničkim zbrojem imate više od 50% radnika i da zapravo onda postupate s ciljem da isključite onih preostalih možda 49%, to sigurno nije ono što je zakonodavac mislio kada je zakonom uređivao ova pitanja. Kad se u to još uplete postupak mirenja, on zapravo dopušta da onda samo neki sindikati postanu aktivnom stranom i da na taj način izbjegnu da netko drugi sudjeluje u tome. U takvom slučaju kao što je vaš, vi niste bili obaviješteni i nije vam omogućeno da se pojavitte kao akter u tom kolektivnom sporu, a naličje toga trebalo bi biti to da su za vas kolektivni pregovori još uvijek otvoreni. Vi u tom slučaju imate mogućnost kolektivnog spora u kojem ćete vi borbenim putem, dakle nakon najave štrajka, a koja je i dovela do postupka mirenja s nekim sindikatima, pa se onda s njima nešto potpisalo, imati mogućnost da i dalje ostvarujete svoja prava putem štrajka. Vi zapravo ne možete, pošto niste većinski sindikat, sklopiti kolektivni ugovor, ali morali biste moći štrajkati. Očito kod

nas postoje poslodavci koji su spremni manipulirati sa sindikatima, sa snagom sindikata i djelovati samom činjenicom da nekih ima 50%, a što se dogodilo u vašem slučaju. Ako to nije u duhu zakona, ako to nije smisao rješenja koje je poslodavac donio, onda vi imate pravo osporavanja takvog Kolektivnog ugovora i tvrditi da je vama nanijeta šteta, jer ono što je u srži djelovanja sindikata, a to je sklapanje kolektivnog ugovora, vama nije omogućeno. Poslodavac vas nije obavijestio da postoji spor u kojem bi ste mogli sudjelovati. Možda ne biste uspjeli, možda i dalje ne biste potpisali Kolektivni ugovor, ali biste sudjelovali u tom postupku. Iz ovih okolnosti slučaja koje znam, čini mi se da je kod vas došlo do pomalo tendencioznog korištenja onog djela zakona koji nije do kraja domišljen.

Ovdje treba razjasniti još jedan moment koji se dogodio; članak 209. Zakona o radu propisuje da stranke u postupku mirenja, mirenje mogu okončati sporazumom. Sporazum ima pravnu snagu i učinke kolektivnog ugovora. Mijenja li takav sporazum kolektivni ugovor ili se sporazum ugrađuje u kolektivni ugovor?

To zapravo nije dosljedno riješeno. Ja bih rekao da taj sporazum već jest kolektivni ugovor, iako bi stranke mogle dogоворити да će oni koji su u sporu, sada na temelju toga što su se dogovorili izraditi određeno rješenje, jer bi bilo logično da se taj kolektivni ugovor predloži svima onima koji su imali pravo pregovaranja. To bi dakle podrazumijevalo da, onoliko koliko znam o vašem konkretnom slučaju, ako se u tom mirenju postigao neki sporazum, on je trebao sadržavati mogućnost da i vi tome Kolektivnom ugovoru date svoj potpis i postanete njegovom strankom, odnosno ne

postanete, sukladno vašoj volji. Naravno, zakon bi tada trebao nadovezivati mogućnost da ako vi njime niste zadovoljni imate pravo i dalje nastaviti neku svoju borbu, dakle štrajkom da inicirate neke promjene. Ovako, izgleda kao da ste u bezizlaznoj situaciji. U stvarnosti, nitko vas nije pitao za konačni proizvod, da li želite potpisati ili ne. S druge strane, imate mogućnost da nastavite borbu i da idete u štrajk, ali nemate zakonsko pravo da potpišete Kolektivni ugovor koji bi možda u svom sadržaju bio i bolji od onog koji je već potписан. Naravno, ovdje bi se rješenja trebala tražiti kada se problemi identificiraju i na njih odgovore zakonska uređenja i sudska praksa.

Još jedno područje koje se pojavilo kao posljedica takvog potpisivanja Kolektivnog ugovora; u Kolektivnom ugovoru su ugrađene odredbe da reprezentativan sindikat kao mi, a koji nije potpisnik tog ugovora jer nismo ni obaviješteni ni pozvani da ga potpišemo, isključuje se kroz osnivanje tijela u kojima na strani radnika sudjeluju samo sindikati koji su ga potpisali. Mi smo praktički dovedeni u jednu protuzakonitu situaciju da smo onemogućeni u elementarnom sindikalnom djelovanju.

Moram priznati da je to već viđeno u Hrvatskoj. Često kolektivni ugovori služe da se neke sindikate isključi ili marginalizira. Onda se nekad sindikati u kolektivnom ugovoru indiciraju s velikim „S“ što onda ukazuje na valjda samo one sindikate koji su potpisali kolektivni ugovor i da samo sindikati potpisnici imaju određena prava. Naravno, kada kolektivni ugovor sadržava određena uređenja koja uređuju odnos poslodavca i sindikata,

a ne konkretno radnika što je u stvari obvezni pravni dio ugovora, tu nećete uključivati ne potpisnike jer oni nisu ni isposlovali određeno uređenje. Kod nas se pojavljuje situacija da se često u tako neka povjerenstva za tumačenje, za zbrinjavanje viškova ili slično, znači neka tijela koja se uspostavljuju, onda ciljano uključuje samo potpisnike, a marginalizira sve one koji nisu potpisali. To samo po sebi može zvučati i neutralno jer proizlazi iz kolektivnog ugovora, ali čini mi se da postoji jasna osnova da ako su rezultati rada takvih povjerenstava diskriminatory i ciljaju na to da se diskriminiraju oni radnici koji nisu članovi potpisnika, tada to naprosto s te osnove treba propitivati.

Nažlost. Mi bismo, ako Vi nemate nešto što biste posebno željeli naglasiti, sada priveli kraju ovaj razgovor. Lijepo Vam se zahvaljujemo u ime naših članova i svih onih koji će vidjeti i pročitati ovo za što ste odvojili ovako puno vremena i ovako nam lijepo i iscrpljeno obrazložili dileme koje imamo, kako bi smo ih bolje razumjeli. Hvala Vam lijepo.

Uvijek rado i s veseljem. Hvala i vama.

**SVAKAKO POSTUPANJE
NA NAČIN DA VI JEDNIM
MEHANIČKIM ZBROJEM
IMATE VIŠE OD 50%
RADNIKA I DA ZAPRAVO
ONDA POSTUPATE S
CILJEM DA ISKLJUČITE
ONIH PREOSTALIH
MOŽDA 49%, TO
SIGURNO NIJE ONO
ŠTO JE ZAKONODAVAC
MISLIO KADA JE
ZAKONOM UREĐIVAO
OVA PITANJA.**





O BUDUĆNOSTI SKRETNIČARA
Pavle Marincel, skretničar u kolodvoru Slatina

O BUDUĆNOSTI SKRETNIČARA



PIŠE:Nebojša Gojković
FOTO: Nebojša Gojković

....radno mjesto skretničar-postavničar u kol. Osijek DG, gdje u dane subota, nedjelja i blagdan rade 2 izvršitelja, a zbog smanjenog obujma posla radio bi u B turnusu 1 izvršitelj. U kol. Vladislavci, gdje na radnom mjestu skretničar radi 1 izvršitelj, u dane od ponedjeljka do petka u trajanju od 8 sati isti ne bi radio, te se u kolodvoru ne bi obavljala križanja vlakova." Dio odluke o izmjeni organizacije rada na radnom mjestu skretničar, odnosno skretničar-postavničar u kolodvorima Vladislavci i Osijek DG koji je citiran, tek je jedan u nizu primjera kako i na koji način radno mjesto skretničara polako, ali sigurno nestaje. Nekada najbrojnije zanimanje na željeznicama posljednjih je nekoliko godina do te mjere obezvrijedeno, da je već postalo sasvim uobičajeno da se iskoristi svaka prilika kako bi se broj izvršitelja na ovom radnom mjestu smanjio. Tako danas imamo situaciju da u nekim kolodvorima gdje su u turnusu radila po 2 ili 3 izvršitelja na jednom bloku sada radi po 1, u kolodvorima gdje je na svakom bloku radio po 1 izvršitelj sada radi 1 na oba bloka, negdje opet radi 1 izvršitelj samo u određeno vrijeme, a sve je

više kolodvora gdje skretničari više uopće ne rade. Naravno, sve se to vodi kao privremeno rješenje, mada svi vrlo dobro znamo što na željeznicama znači „privremeno“. Najgore od svega je što se spomenutim smanjenjima ne nazire kraj, štoviše, stalno se najavljuju neka nova. Još do prije nekoliko godina uvjeravali su nas kako će se broj izvršitelja smanjivati samo na mjestima rada na kojima se provede modernizacija. Danas se toga malo tko i sjeća; važno je smanjiti broj onih „dolje“, kako se ne bi morao smanjivati broj onih „gore“. Sigurnost prometa? To je i onako odavno postalo apstraktna kategorija.

O skretničarama, njihovom poslu, problemima s kojima se susreću, kao i nekim drugim stvarima, u kol. Slatina razgovaramo s jednim od njih, našim članom Pavlom Marincelom.

Gosp. Pavle, zahvaljujemo Vam se što ste pristali na ovaj razgovor. Prije svega, molim Vas da nam se predstavite s nekoliko osnovnih podataka o sebi.

Roden sam 26. lipnja 1964.g. u Breštanovcima, a živim u Slatini. Oženjen sam i otac sam dvoje djece. **Jeste li prije dolaska na željeznicu radili kakav drugi posao?**

Jesam, radio sam 2 godine u tvornici keramičkih pločica „KIO Orahovica“.

Kako ste onda završili na željeznicama? U to vrijeme otvorio se tečaj za radna mesta kočničara, manevriste i skretničara, a za koji sam saznao od sada pokojnog Pave Špoljarića, željezničara koji je tada radio kao pravnik u Osijeku. On je nas četvoricu upisao na taj tečaj, ali samo nas dvojica smo ga i završili.

Sove vremenske distance, smatraste li dolazak na željeznicu dobrim ili lošim odabirom?

Nikada nisam sumnjaо da je loše, uvijek sam na to gledao kao na nešto dobro.

Kako su izgledali ti sami počeci na željeznicama?

Bio mi je to jako veliki preokret u životu, ali u to vrijeme radio sam s dobrim ljudima pa mi je kao početniku bilo lagano raditi na tako odgovornim mjestima.

Gdje ste sve i na kojim radnim mjestima radili?

Radio sam kao kočničar po svim prugama koje vode iz Osijeka. Jedno vrijeme radio sam kao skretničar u Osijeku, nisam se baš bio snašao, puno ključeva, puno hodanja, ali je nekako išlo.

Koliko se željeznica promijenila od tada do danas i u čemu je ta promjena najvidljivija?

Prije Domovinskog rata bilo je puno više posla i više vlakova. Od tada do danas sve je manje posla za nas željezničare i samo se priča o ukidanju vlakova.

Recite nam nešto o Vašem sadašnjem radnom mjestu.

Radim kao skretničar-blokar od 1. lipnja 1985.g. u Slatini. Radimo u turnusu 12/24/12/48 i posao kao posao ne bi bio loš, samo da su blokovi malo bolje uređeni i da imamo vodu u njima.

Kakav je trenutno obim posla u Slatini?

Sve je manje i manje posla. Nema kao nekad tri radna vlaka u kolodvoru kad nisi imao vremena otići na gablec. Radilo se; tovarila se repa, tovarila je „Šumarija“ i ostale tvrtke. Sad se sve zatvara i sve je gore, ali nadam se da će biti bolje barem za buduće generacije.

Ima li tu kakvog prostora za poboljšanje?

Mislim da će se teško vratiti onaj stari način rada i da to više nikad neće biti onaj rad koji pamtimmo mi iz starije generacije s 30 i više godina radnog staža.

Brinu li Vas stalna smanjenja broja izvršnih radnika kao i priče koje s

tim u vezi stalno slušamo?

Sve više i više nestaju radna mjesta na HŽ-u. Ja sam mišljenja da bi trebalo otvoriti tečaj i zaposlitи nove radnike.

Ne znam tko će zamijeniti nas u Slatini jer smo skoro svi pred mirovinom.

Kako u svjetlu svih događanja vidite budućnost skretničara?

Mislim da je radno mjesto skretničar-blokar pred izumiranjem poput dinosaure, jer smo višak, a godišnji odmor uvijek iskoristimo ne u tekućoj, već u onoj slijedećoj godini.

Kako ste zadovoljni radnim uvjetima?

Tu se moram požaliti na blokove; stolarija, voda, sve bi to trebalo popraviti ili naći neko drugo rješenje. Zimi se ne možeš ugrijati, a kada pada kiša voda ulazi u blokove.

Nadate li se da ćete prije odlaska u mirovinu dočekati da se skretničarske blok kućice priključe na gradski vodovod?

To se nije desilo 30 godina otkad sam u Slatini, pa sumnjam da će od toga što biti.

Dobivate li na vrijeme zaštitnu odjeću i obuću i kakve je kvalitete?

To više nitko ne zna što se dobije, a što ne. Kvaliteta je pola-pola, dobro i loše. Kako provodite slobodno vrijeme?

Provodim ga tako da pomalo idem na pecanje i tamo se odmorim za novi radni dan.

Čuo sam od kolega da ste svojevremeno bili vrstan ribolovac i da ste čak osvajali nagrade na raznim ribolovnim takmičenjima. Recite nam nešto više o tome.

Često sam išao po takmičenjima, a posebna mi je nagrada u Rasinjači, malom mjestu pokraj Koprivnice. Tamo sam na šaranijadi osvojio 1. mjesto i nagradu od ondašnjih 1000,00 DM.

Planirate li se ponovo aktivirati na tom polju?

Sada moram sina pomalo učiti i prenosići znanje jer na mladima svijet ostaje. Idemo uglavnom na Dravu i lokalne ribnjake, u stvari svuda gdje ima vode i ribe.

Želite li za kraj ovog razgovora reći nešto što Vas možda nismo pitali ili poslati kakvu poruku kolegicama i kolegama?

Svima na HŽ-u želim bolju budućnost na svim radnim mjestima, da nam potraje ova naša željeznica, jer nema države bez željeznice. Samo da to svi shvate kako bi nam sutra bilo bolje.

LOŠE STANJE PRUGA

PIŠE: Dražen Koščak
FOTO: Dražen Koščak



U prošlom broju „NA PERONU“ samim time i certificirane za rad u svim vremenskim uvjetima. Dana 01.3.2017. godine u 05:30 sati kolodvorska manevra kolodvora Koprivnica u sastavu 1/2 obavijestila je vanjskog prometnika vlakova da prestaje sa radom. Razlog prestanka rada su loši vremenski uvjeti sa dodatkom zaštitne odjeće koja je zbog loše kvalitete premočila a, zbog vjetra, kiše i temperature od +4 °C više nisu bili u stanju obavljati manevarske zadatke. Epilog se i dalje nastavlja oko kvalitete spomenutih jakni koje su isporučene radnicima i tvrdnjama nadređenih služba zaštite na radu da su jakne atestirane, a

konstatirano da je ista još uвijek vlažna sa unutarnje strane te da nije adekvatna za rad jer ugrožava zdravlje radnika. Prilikom isporuke navedenih zaštitnih zimskih jakni kao i farmer hlače sa upotpunjnjem kod prvoga kontakta radnici nisu bili oduševljeni sa krojem jakne i hlača, a izrazili su i sumnju u kvalitetu da će ih štititi od vremenskih uvjeta kiše, vjetra i snijega što se kasnije pokazalo točnim. Pravilnikom o službenoj odjeći i obući za radnike prometne djelatnosti HŽ Infrastrukture d.o.o. članak 1,2,3,4,5,6 propisane su opće obaveze poslodavca u vezi s radnom odjećom, obućom i osobnim zaštitnim sredstvima koje radnici upotrebljavaju pri radu. U članku 6 navedenog pravilnika Poslodavac je dužan omogućiti predstavnicima radnika da od ponuđenih artikala radne odjeće, obuće i osobnih zaštitnih sredstava koja odgovaraju tehničkim i funkcionalnim uvjetima te propisanim normama, nakon probnog korištenja predlože ono koje im najbolje odgovara što u ovom slučaju nije tako. Radnike kao i predstavnike radnika ništa se ne pita, poslodavac u cilju ušteda donosi pravilnike kakve donosi, zaštitna odjeća ne isporučuje se na vrijeme, loše je kvalitete, a zdravlje radnika kao i sigurnost radnika koji neposredno sudjeluju u reguliranju željezničkog prometa, odnosno rada sa željezničkim vozilima u pokretu i pri tome reguliraju njihovo kretanje poslodavca baš posebno ne zanima.





TRI GENERACIJE

Srećko Sever, prometnik vlakova u kolodvoru Ivanec

TRI GENERACIJE SEVERA



PIŠE: Dražen Lihtar
FOTO: Dražen Lihtar

U svakom od nas ima nekih posebnosti koje nas karakteriziraju i zbog kojih smo nekom zanimljivi. Tako je sam se i ja našao sa kolegom prometnikom kolodvora Ivanec Sever Srećkom, potajno tražeći neke posebnosti koje će se činiti zanimljivim. To mi se tijekom razgovora činilo realno. Možda je posebno što je Srećko treća generacija željezničara koja je počela djedom nastavila ocem i sada s njime. Djed je radio kao rukovatelj manevre na Zagreb Zapadnom a kasnije skretničar u Ivancu, otac u sekciji za održavanje pruga u Varaždinu a Srećko nastavlja kao prometnik. Njih trojica dali su ukupno željeznicama 107 godina radnog staža.

Srećkov put na željeznicu bio je tipičan za vrijeme 90-tih godina kada su željeznice školovale i zapošljavale. Srećko se poslije srednje škole javio na natječaj za prekvalifikaciju za PT radnike. Po završetku kursa radio je kao kočničar a kasnije kao vagonski evidentičar. Kada se 1993. ukazala potreba za skretničarem u kolodvoru Ivanec prešao je na to radno mjesto koje je obavljao da 2005. godine kada upisuje u Zagrebu prekvalifikaciju za prometnika. Po završetku školovanja i rada po nadzorom počinje raditi kao prometnik u kolodvoru Lepoglava.

Od 2015. godine u stalnoj je postavi u kolodvoru Ivanec. Posebno je kod njega što voli svoj posao i ništa mu nije teško. Dapače teško mu je to što više nema prometa vlakova kao što je bilo nekad. Uz dosta jaku ivanečku industriju pa rad golubovečkih kamenoloma gotovo da nije bilo dana bez vagona, bez teretnog vlaka. Cargo je previše lako odustao od pojedinačnih pošiljaka, nije imao strpljenja i rješenja da pomogne industriji prebroditi krizu. Putnički prijevoz također se teško prilagođavao novim uvjetima poslovanja i konkurenciji koja se javljala u cestovnom prometu. Osim toga i Cargo i PP su poslove uzimali od nas, prometaša, iako je Srećko mišljenja da smo ga i mi lako predali. Promet je imao i ima školovane ljude gotovo za sve potrebe prijevoznika. To nismo iskoristili.

U zadnjih nekoliko dana imamo po dva vlaka utovara kamena dnevno za potrebe izgradnje, remonta i revitalizacija pruga - a danas nema tko raditi pogotovo na radnom mjestu skretničara. Radnici su se otpustili i već skoro 20 godina nitko nije primljen. I starosna struktura nam ne ide u prilog. Radnici su stariji, sve bolesniji a i način život

koji podrazumijeva dizanje u dva ili tri sata ujutro da se dođe na posao također nosi posljedice.

Srećko je i u drugom mandatu imenovani sindikalni povjerenik, predložen od strane predsjednika varaždinske podružnice SPVH. Upućen je na način kako je došlo do potpisivanja Kolektivnog ugovora i ne može skriti revolt i razočarenje na sindikalne dužnosnike sindikata koji su takav nepovoljan ugovor potpisali. Oni se ne mogu zvati sindikalisti.

Određi se regresa, božićnice, godišnjeg odmora, smanjena prijevoza, bez radno pravne zaštite od otkaza to ne mogu sindikalisti. Srećko živi u Ivancu s kćerkom Teom, koja pohađa osnovnu školu, dvadesetogodišnjim sinom Damjanom i suprugom Snježanom. U slobodno vrijeme obrađuje vinograd što mu čini zadovoljstvo pogotovo kad se na izložbi vina njegov izložbeni uzorak odlikuje zlatnom medaljom. To ga čini ponosnim a vjerujem da su na to ponosni i njegovi prijatelji iz udruge vinogradara Ivanca. A i mi članovi SPVH ponosni smo na Srećka, na njegov rad, njegove stavove, njegova razmišljanja.



ČOVJEK KOJI POZNA SVAKI PRAG NA GK
Franjo Kemenović, rukovatelj manevre na Zagreb GK

ČOVJEK KOJI POZNA SVAKI PRAG NA GK

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Sa svoje pedeset i dvije godine života, Franjo Kemenović jedan je od mlađih manevrista i rukovaoca menevra na zagrebačkom glavnem kolodvoru. Ovdje, na Glavni kolodvor došao je 1983.

godine kada je imao osamnaest godina, i danas može reći da pozna svaki prag od „Maksimira“ preko „Paromilina“ do „Trešnjevke“. Do sada je s beneficijom nakupio 44 godine radnog staža, a kada bude odlazio u mirovinu imat će više od pola stoljeća staža na željeznicu.

Ne tako davno na glavnem kolodvoru bile su četiri manevrarka, a sad su dvije. I broj ljudi je manji, tko ode to se radno mjesto više ne popunjava. U smjeni radi pet manevrista, 2 rukovaoca i dva skretničara.

Nekada je pak bilo je uobičajeno da uz jednu manevrarku uz rukovaoca manevre idu tri manevrista i tri skretničara. Danas nije rijetko, a pogotovo kada netko ode na bolovanje ili na godišnji odmor nema rezerve i radi se 1/1, odnosno ekipu čine rukovaoc i manevrist.

„Iz godine u godinu sve nas je manje, a posao se nije toliko smanjio. Ima nešto novih motornih garnitura, vikendom je istina manje vlakova, a sve ostalo je uglavnom isto. Ispada da jedan radi za dvojicu. No čim posao ide nitko ništa ne pita.“

I tako svakodnevno dečki sastavljaju, „skidaju“ garniture, dovoze ih na peron i sve to prema rasporedu koji im daje pomoćnik šefa kolodvora. Uz sitnije izmjene, „pojačanja“ isti se posao ponavlja iz dana u dan. Za razliku od radnika koji rade u teretnom prijevozu, ovdje nema vremena za čekanje da nevrijeme malo stane. Vlakovi voze prema voznom redu i zaustavljanja su vrlo kratka i neovisno o kiši ili snijegu u tom se periodu vlak mora pripremiti za nastavak putovanja.

„Kada se vlak iz Žurčica zaustavi u

Zagrebu imamo samo pet minuta vremena da vlak pripremimo neovisno o uvjetima. Slično je pogotovo ljeti kada sastavljamo vlakove koji putuju prema Splitu.“

Za manevriste znaju biti nezgodne situacije kada se vagoni zbog kvara isključuju i voze u radionicu:

- „Ako električar ili pregledač vagona ne može poopraviti kvar i vagon treba odvesti u radionicu i mi, uz konduktore, pomažemo da se putnici premjeste u druge vagone. Putnicima je to teško objasniti jer su tada nervozni, boje se da ne ostanu ili ostanu bez mjesta. Uz to trebamo paziti i da nitko pri tome ne strada.“

U poslu, rukovaoci manevre tijesno surađuju sa strojvodama i prometnicima na postavnici. Sa strojvodama komuniciraju preko „motorole“, a prometnici na novoj postavnici imaju kamere:

- „Majstori“ su redom pravi dečki. Nama je bitno samo da ne „divljaju“ dok nas voze. S prometnicima dogovaramo na koji kolosijek idemo na postavu. Znamo se i nemamo nikakvih problema u poslu.“

Manevristi na glavnem kolodvoru su mahom stariji radnici, pa nas je zanimalo koliko je realno vremena potrebno da se za samostalan posao sposobe novi radnici:

- „Netko može raditi pet godina i ako ga ne zanima posao, od takvog radnika neće bit neka korist, a opet ako je zainteresiran savladat će osnove za godinu dana. Kada sam počeo ovdje raditi sa osamnaest godina, nisam baš bio previše zainteresiran i samo sam gledao na sat „kad bu mi vreme prešlo“ Realno čini mi se da je za samostalno obavljanje ovog posla potrebno oko dvije godine prakse.“

S obzirom na zakonska rješenja vezana uz

mirovinski sustav, a i obiteljske prilike, Franjo Kemenović ne razmišlja o mirovini:

- „Ne gledaju se godine radnog staža, već godine života a tu nisam niti blizu mirovini, pa tko o tome uopće niti ne razmišljam. Kasno sam se „ženil“ i naš sin valentin ide u sedmi razred osnovne škole. Supruga Višnja ne radi i nemam zapravo što razmišljati. Bitno je da mogu i da sam zdrav.“

Posljednji novitet kod zaštitne odjeće manevarskog osoblja je žuti prsluk. U praksi radnici njime nisu zadovoljni i smatraju ga lošijim rješenjem od fluorescentne bijele trake na jakni kako je nekada bilo, a Franjo Kemenović ima i neugodno iskustvo vezano uz žuti prsluk:

- „Svašta mi je prostrujilo glavom kada mi je kvaka na vagonu zahvatila prsluk. pamtim i datum, bilo je to 21. veljače 2012. Srećom „majstor“ me je vidio, zakočio najbrže što je mogao, a ja sam pao na peron. Mislim da je bijela fluorescentna traka na jakni sasvim dovoljna, jer ove se lagani prsluci zamaste i zamade, pa su gotovo crni i slabo se vide. Ni šljem nam nije od nekakve ozbiljnije koristi, a volio bih vidjeti one koji su to propisali da ga ljeti obuku.“

Različita „ukidanja“ frustriraju radnike. Naš sugovornik nije iznimka:

- „Nekada smo kao obitelj putovali besplatno do Splita. Imao sam dvije besplatne vožnje a supruga jednu. Sada skupo plaćam P4 iskaznicu, markice, a nemamo više niti jednu besplatnu vožnju. Povratna karta košta 202 kune, a toliko košta i prijevoz autobusom. Uz to ukinuti su nam bonovi za topli obrok, regres, božićnica i naknada za prijevoz je smanjena pa mi se čini da nam još malo što mogu ukinuti.“



ANTE TOMIĆ I TEČAJ KERAMIKE ILI SVE NAJBOLJE O FAKULTETU PROMETNIH ZNANOSTI

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Tema subotnje (4. ožujka) kolumnе Ante Tomića u Jutarnjem listu bila je željeznica, odnosno Svetimir Marić naravno i ono što se meni učinilo posebno zanimljivim - njegova procjena diploma Fakulteta prometnih znanosti u Zagrebu.

No, krenimo s nekoliko citata iz teksta Ante Tomića, a koji se odnose na naše inženjere:

- „Ima diplomu visokoškolske ustanove jedva nešto ozbiljnije od tečaja keramike, joge ili tai chija u narodnom sveučilištu, ustanove čija dobrostiva akademska mjerila studentima ostavljaju mnogo vremena za hobije, koju su završili mnogi, pa i beznadni prosvjetni slučajevi, ponavljajući i propaliteti od kojih su drugdje razočarano digli ruke...“ ili:

„Valja imati drskosti hvaliti se kvalifikacijom neznatno uglednijom od kvalifikacije stečene na zaručničkom tečaju u autoškoli ili, na goru od ičega, mostarskoj Ekonomiji....“

Mislim da je ovo sasvim dovoljno da se shvati što je pisac želio reći. U krajnju liniju afera Indeks (2008. godine) s kupovanjem ispita na Fakultetu prometnih znanosti i hapšenjem profesora, dobila je svoj sudski epilog u pravomoćnim osuđujućim presudama. I danas se prepričavaju legende o transakcijama koje su rađene u jednom kafiću u Trnjanskoj. Kada je SDP postavio prvu garnituru uprave od 5 članova Uprave HŽ Infrastrukture četvorica su bila inženjeri prometa, u HŽ Putnički prijevoz od tri člana Uprave,

donedavno su dvojica imali diplomu FPZ, a u HŽ Cargu od dva člana Uprave jedan je inženjer prometa. I kada sve to zbrojiš dođeš do brojke od 80 posto. Da li bi se prosječni željezničari složili s razmišljanjima Ante Tomića vezanim uz te ljude...“

Čini mi se da ne bi, a opet svi govore i u krajnjoj liniji sudska presuda je jasno pokazala kako su se na tom fakultetu masovno „kupovale“ diplome. I gdje je onda kvaka? Tokom jednog razgovora u Ogulinu, sugovornik mi je napomenuo kako su glavni uzrok urušavanja željezničkog sustava kupljene diplome. S druge strane isto tako na željeznicu je velik broj inženjera prometa koji su poštено završili fakultet Prometnih znanosti i dokazali se radeći najprije na terenu u operativnim poslovima i kasnije

napredovali korak po korak. Inženjeri prometa koji su na željeznicu tri desetljeća i više uvijek će vam u razgovoru napomenuti kako su oni fakultet završili u neko drugo vrijeme, kada se definitivno moralo znati, a takvih ljudi i danas ima u sustavu. Pa u krajnju liniju kada govorimo i o mlađim kadrovima kao što je npr. predsjednik Uprave HŽ Carga malo tko će se usudititi reći kako se on može svrstati pod kvalifikaciju Ante Tomića. Nakon afere Index na FPZ su priliku dobili novi ljudi. Da li i oni muljaju s ispitim? Čini mi se da je i tamo došlo do promjena.

S druge strane, Ante Tomić je rekao na duhovit način (možda se ne slažete s ovom tvrdnjom, ali nije bitno) ono što se općenito u javnosti

misli o lažnim diplomama, a FPZ simbolizira tu priču.

Jasno je da se na tom fakultetu pogodovalo mnogima, kojima je trebala diploma. Tako se primjerice bivša županica Marina Lovrić uopće ne sjeća naziva svog diplomskog rada, naravno tu je i Ljubo Česić Rojs, pa i već zaboravljeni Mile Ćuk... Osim toga meni su doista komične diplome stečene uz rad (najčešće direktorski) najprije na Fakultetu prometnih znanosti. No tu nije kraj, tu se ubrzo stekla i potvrda o magisteriju i gle čuda, nakon toga da potvrdi svestranost čovjek i dalje marljivo radi, stječe znanja te doktorira na Ekonomskom fakultetu. Ili sam ja glup pa ne kužim, ali nikako mi nije jasno kako je to izvedivo, da netko pod stare

dane uz odgovoran posao stigne sve to. No što je s masom anonimnih koji uživaju blagodati napredovanja u službi zahvaljujući sumnjivoj diplomi? Ništa, njihovom neznanju može se rugati potiho iza leđa, ali to je to... ne može im se ništa dokazati jer svi su pečati na pravom mjestu. Pa i sami znate da je to tako jer živite u Hrvatskoj.

Ono što me malo smeta je zapravo šutnja naših nadležnih službi. Jer treba znati i imati muda odgovoriti Anti Tomiću, a čini mi se da je on pod zajednički nazivnik stavio najbrojniju struku u sustavu hrvatskih željeznica.



VIDE LI ONI NEŠTO ŠTO MI NE VIDIMO?

PIŠE: Dražen Lihtar
FOTO: Dražen Lihtar



Vide li oni nešto što mi ne vidimo?

Krajem prošle godine obratili smo se Upravi HŽI jednim dopisom u kojem je, između ostalog, bila i rečenica: „Činjenica je da vodstvo RJ HŽI Istok već dugi niz godina pokazuje nesposobnost za vođenje RJ.“ Direktor Organizacije i regulacije prometa u svom odgovoru na navedeni dopis našao je za shodno da nas upozori kako, citiram:

„U jednom dijelu svog, gore navedenog dopisa navodite svoje mišljenje o nesposobnosti „vodstva“ Regionalne jedinice HŽ Infrastrukture Istok za vođenje iste.

Moramo izraziti veliko nezadovoljstvo ovakvim pristupom. Niti jedan akt sklopljen između HŽ infrastrukture i socijalnih partnera ne predviđa ocjenjivanje nadređenih radnika od strane predstavnika socijalnih partnera, te vas molimo da se ubuduće suzdržite od takvih načina ponašanja, poglavito poštujući činjenicu da poslodavac ni nadređeni radnici poslodavca ne iznose ocjene i mišljenja o predstavnicima socijalnih

partnera., kraj citata.

Od tada pa do danas (a nije prošlo niti tri mjeseca) vodstvo spomenute RJ uspjelo je svoju „sposobnost“ dokazati u nekoliko navrata:

- Pokušaj nezakonitog progona sindikalnog povjerenika zbog njegovog sindikalnog rada
- Uručivanje pisanog upozorenja radniku zbog nepostojećeg propusta u radu (postupak osporavanja je u tijeku i ne sumnjamo da će završiti u korist radnika)
- Odobravanje nezakonitog postupanja u kolodvoru Slavonski Brod (sporni signal). Postupanje promijenjeno tek nakon višekratne intervencije SPVH prema Upravi HŽI
- Sumnjiva suradnja inspektorom rada - ZNR i supotpisivanje zapisnika o hitnom inspekcijskom nadzoru (bez izlaska inspektora na teren). O svemu obaviještena unutarnja kontrola Inspekcije rada.
- ...

Uz sve gore navedeno dva predstavnika poslodavca za koje kruži priča da „zajedno imaju više

kontrola nego svi ostali kontrolori u HŽI“, i koji su se ničim izazvani prepoznali u nekim tekstovima koje smo objavljivali u našim novinama (mislim da je bilo nešto o jahačima, kaubojima ili sl., ne mogu se sjetiti), prilikom svake kontrole drže predavanja o štetnosti SPVH pri tome na sva usta „hvaleći“ jednog od naših povjerenika. **Toliko o tome da nadređeni radnici poslodavca ne iznose ocjene i mišljenja o predstavnicima socijalnih partnera.**

U koje krajnosti idu vodeći kadrovi RJ HŽI Istok svjedoči i činjenica da se članove SPVH naziva telefonskim putem, te im se nudi napredovanje ili dolazak na željeno radno mjesto uz nevinu opasku kako bi trebali „promijeniti jato“. Radničko vijeće odnosno sindikalni povjerenik u funkciji RV za to vrijeme mudro šuti. Javi se povremeno tek kada ga „bocne“ kakav dopis upućen od strane SPVH.

„Vladajuća kasta“ u RJ HŽI Istok drži se one narodne „Šutnja je zlato“ pa je to jedina regionalna jedinica u kojoj još nisu održani skupovi radnika (što je zakonska obaveza poslodavca) iako se već neko vrijeme najavljuje novi Pravilnik o organizaciji, iako imamo novi (nezakonito potpisani) KU, i još puno stvari koje bi radnici trebali znati...

Nakon svega kada govorimo o nečijoj sposobnosti ili nesposobnosti nužno je postaviti pitanje iz naslova ovog članka: „Vide li zaista oni nešto što mi ne vidimo?“



PRIJEVOZ PUTNIKA NA PRUZI KNIN - ZADAR

PIŠE: Krešimir Belak
FOTO: Krešimir Belak

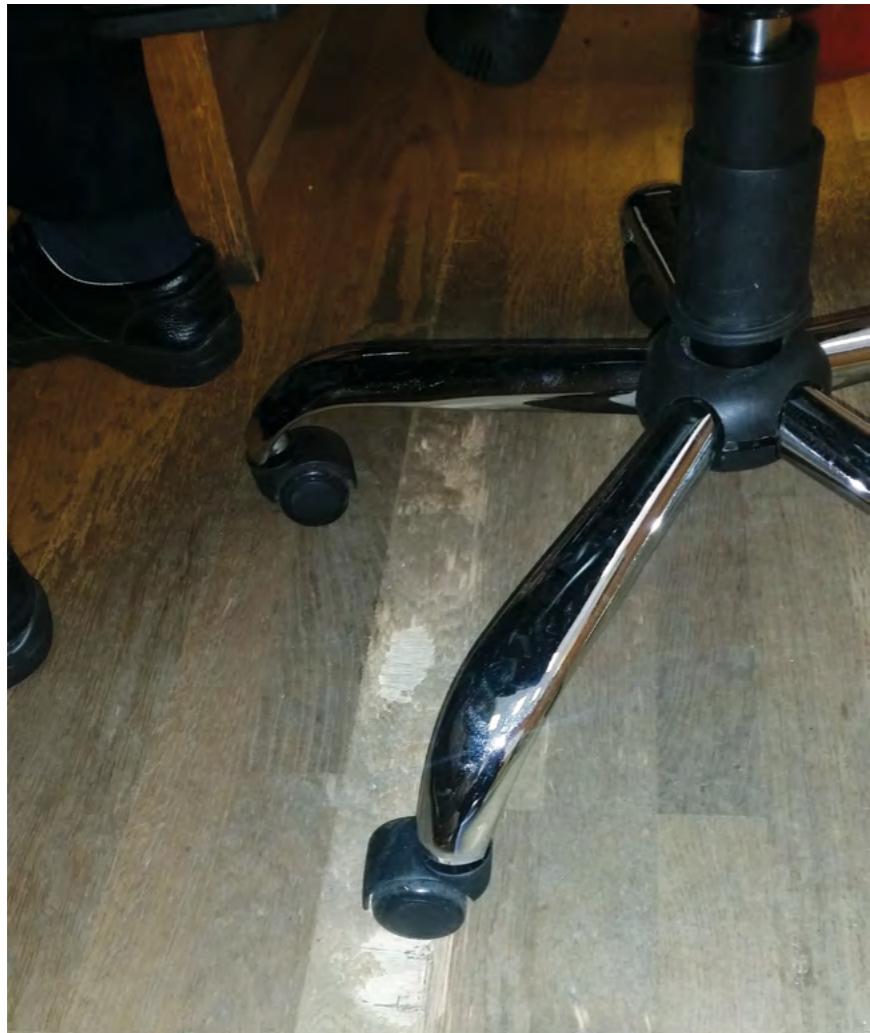
Od 2013. godine na pruzi Knin - Zadar, prijevoz putnika se obavlja autobusom. Razgovaramo sa vozačem autobusa Marijanom Bagavcom koji prevozi putnike na relaciji Knin - Zadar i natrag.

Marijan Bagavac rođen je 3. travnja 1967. godine u Kaknju (BiH). Osnovnu i srednju elektrotehničku školu završava također u Kaknju. Nakon završene srednje škole, 1986. godine upisuje prekvalifikaciju u srednjoj prometnoj školi u Kaknju za vozača cestovnih motornih vozila, prijevoz putnika i tereta. Po završetku se zapošljava u poduzeću „Adriapromet“ kao vozač teretnih vozila. 1991. godine na početku rata se aktivno uključuje u obranu u postrojbe HVO-a. Poslije oslobođenja i Oluje se demobilizira i zapošljava kao vozač školskog autobusa u Drvaru. 2002. godine sa obitelji doseljava u Knin, gdje rješava stambeno pitanje. Nekoliko godina ima prijevoznički obrt za prijevoz tereta. 2011. godine zapošljava se kao vozač autobusa u prijevozničkom poduzeću „Čupić“ iz Drniša. Većinom je vozio međunarodne linije, a po

potrebi i unutarnje, kao i na relaciji Knin - Zadar po trasi putničkog vlaka. Početkom ove godine prelazi u poduzeće „Croatia Bus“ za vozača autobusa. Kada je 2013. godine na zadarskoj pruzi ukinut putnički vlak, navodno zbog remonta pruge koji traje do danas, koncesiju za prijevoz putnika je dobilo poduzeće „Čupić“, dok je 2014. godine prijevoz putnika na relaciji Knin - Zadar vršilo poduzeće „Čazmatrans“, poslovница Knin. Od 2015. godine prijevoz putnika ponovno preuzima „Čupić“, a od 1. siječnja 2017. godine koncesiju dobiva poduzeće „Croatia Bus“. Vozne karte se izdaju na putničkim blagajnama u kolodvorima Knin i Zadar, a u međukolodvorima i stajalištima se karte izdaju u autobusu. Ispočetka su autobuse pratili konduktori, a onda ih je Uprava HŽ Putničkog prijevoza ukinula, tako da je sada u autobusima samo vozač, koji je ujedno i konduktar, tj. naplaćuje prijevozne isprave. Vozači koji voze autobuse po trasi vlaka imali su i seminar i edukaciju u HŽ Putničkom prijevozu o prijevozu putnika željeznicom, kao i naplaćivanju željezničkih prijevoznih isprava. Od 2014. godine kada je HŽ Putnički prijevoz ukinuo konduktore, iz naše HŽ Infre netko se dosjetio da se vozač autobusa ne mora javljati prometniku vlakova u kolodvorima, pa da ni prometnik vlakova ne evidentira vožnju autobusa umjesto vlaka u prometni dnevnik, kao da ni ne postoji. I tako se javljaju tragikomične situacije, da putnik traži informaciju o kašnjenju autobusa, koju mu nitko sa željeznicu ne može dati, jer nitko ne prati kretanje i evidenciju vožnje autobusa, nit se tko kome javlja. Sa brojem prevezenih putnika se također baš i ne može pohvaliti, nešto na relaciji Knin - Kistanje, i nešto na relaciji Benkovac - Zadar, dok na relaciji Kistanje - Benkovac gotovo da i nema putujućeg svijeta. To je ratom stradalо područje, i tek ponekad bude pokoji putnik na toj relaciji. Ostaje jedino nada, da će jednoga dana i zadarska pruga ugledati ako ne onaj novi dizel-motorni vlak iz „Končara“ ili „Gredelja“, onda bar one stare „Švedane“, koji bi vratili život ovoj pruzi.

NEBRIGA O BRIZI

PIŠE: Dražen Lihtar
FOTO:Dražen Lihtar



Pomislio bi netko evo bezveznog, pomalo bizarnog naslova ali kad će te malo detaljnije analizirati ovaj tekst možda naslov i neće biti tako bizaran. Naime, ako imate problem koji vam zadaje brigu onda bi trebali nastojati voditi računa da taj problem riješite. Vjerujem da takav stav prevladava kod većine čitatelja našeg lista pogotovo ako vam problem može prouzročiti i veću štetu a onda i veći trošak sanacije te štete. Jednostavno, ako ne vodite brigu na koji način i kako što prije riješiti problem onda je to nebriga. Takve stvari se, nažalost, javljaju kod nas pa ču vam navesti dva primjera.

Primjer prvi: - u kolodvoru Varaždin problemi sa grijanjem prometnog ureda i čekaonice nastaje u najjačoj zimi. Jutarnje temperature kreću se oko 11° do 17°C u minusu a plinska peć za centralno grijanje ne radi. Kvar nikako da se otkloni, dolaze serviseri i stručnjaci za grijanje, kupuju su dijelovi i mijenjaju a u prometnom uredu i dalje rade električne grijalice dan i noć. Uvjeti su rada na granici izdržljivosti, pogotovo tijekom noći. Kako je kolodvor razdijeljen sa grijanjem u dva dijela tako se uzimaju dijelovi s jedne peći da se osposobi ona druga (?). I evo popravak je uspješno

obavljen a onda se pojavljuje novi problem. Cijev za ispust kondenzata propušta i sa kata se preko stropa spušta u prostoriju za dnevni odmor koja je neposredno uz prometni ured. Kondenzat namače Armstrong spušteni strop u spomenutoj prostoriji, koji pod težinom pada i lomi se. I evo novog rješenja - postavlja se posuda na nosače spuštenog stropa u koju kaplje kondenzat ali vidi nevolje i posuda je pala kad se napunila vodom i slomila i drugu ploču spuštenog stropa.

Primjer drugi: - u prometnom uredu kolodvora Varaždin pod je razdijeljen u dva dijela. Jedan je hodajući dio popločen sa keramičkim pločicama i drugi dio ispod radnih stolova, na kojem se nalazi parket. Ergonomski stolice kotačima habaju drveni dio poda i stvaraju neravnine i udubljenja na kojima se ti isti kotači lome. Zbog toga su prije nekog vremena stolice bile na popravku. Nakon što su stolice vraćene problem je i dalje isti jer se nije riješio problem poda. Prilikom obnove podova u PU nije se vodila briga da se postave polikarbonatne podloške kako bi se drvena podloga zaštitila od grebanja i habanja uzrokovanih kotačima.

Na kraju dolazimo do naslova ovog članka. Iako šef kolodvora dopisima, mailovima ukazuje na probleme, koordinator povjerenika ZNR upisnim listom zapažanja evidentira probleme nitko od odgovornih niti po vertikali (niti po horizontali !?) ne vodi brigu da se problem koji zadaje brigu riješi. Ili je to jednostavno nebriga o brizi.

SIT GLADNOM NE VJERUJE...

PIŠE: Mario Grbešić
FOTO:SPVH



U ranu jesen 2015. godine, tada novoprdošli menagment HŽ Infra provodio je akciju kodnog naziva „Hodaj u mojim cipelicama“. Konkretno, citiram: „Ovo je program za razvoj rukovodećih

djelatnika, a koji uključuje posjetu i praćenje u radu kolega iz drugih organizacijskih područja u periodu od 2 do 4 dana (po dogovoru)“, kraj citata. Ciljevi spomenutih aktivnosti između ostalog bili su :

- Bolje razumijevanje poslovanja firme iz perspektive kolege
 - Razvoj i povećanje suradnje i dodatna izgradnja internih poslovnih odnosa
 - Bolje razumijevanje procesa i procedura
 - Definiranje i provođenje inicijativa koje će unaprijediti međusobnu suradnju i poslovanje
- Gledajući iz današnje perspektive nismo sigurni da je akcija „Hodaj

laboratorijski uvjeti u kojima se ispituje kvaliteta zaštitne odjeće baš nisu identični onima u kojima rade naši radnici.

Boravi u mojoj stražarici (blok kućici, prometnom urediću...)?

Ovdje bi neke od čelnika organizacijskih jedinica uputili na zamjenu u neke od „reprezentativnih“ građevina u kojima borave skretničari ili čuvari CPR-a. Uvjereni smo da onda ne bi olako davali ocjene kako to nije tako loše, a i minimalne investicije u uređenje radnih uvjeta bi odmah živnule.

Napravi moj raspored-ić!

Ovdje bi direktori regionalnih jedinica ili poslova dobili zadatak da naprave raspored s permanentnim radom u kolodvoru koji ima 4 izvršitelja na radnom mjestu prometnika vlakova i 4 izvršitelja na radnom mjestu skretničara, recimo. Istovremeno jedan prometnik je na porodiljnom, a jedan skretničar na bolovanju. Uvjeti koje moraju ispuniti su sljedeći:

- Ne smije biti prekovremenog rada
- Godišnji mora biti iskorišten
- Ne smiju zaposliti nove izvršitelje

Čim riješe ovaj problem mogu rasporednim radnicima pojasniti kako napraviti nemoguće I tako dalje... mogli bi nabrajati unedogled. Činjenica je da „visoko“ pozicionirani kadrovi sa svog trona ne vide probleme s kojima se svakodnevno bore izvršni radnici, pa i njihovi neposredno nadređeni. Zato se „naljute“ kada sindikat pozove inspektorat, obavijesti medije, piše o njihovim lošim potezima i sl. A samo da pokušaju i sami napraviti ono što traže od drugih shvatili bi da je problem ipak u njihovim nerealnim zahtjevima.



SEZONA LOVA NA MARIĆE

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Početkom ožujka zatekao sam se u Održavanju vagona i u razgovoru s kolegama čuo sam istinu koju željezničari, pogotovo oni stariji, ne vole čuti:

- „Realno željezница danas nije previše značajna, a željezničari precjenjuju njenu ulogu u društvu. Lova je u energetici, cestama i u toj priči željezница je trinaesto prase.“

U svom posljednjem televizijskom nastupu u veljači ove godine razgovoru s Natašom Božić na N1 televiziji, bivši premijer Zoran Milanović po stoti put iznosi netočnu, ali za razumijevanje stanja na željeznicu ključnu informaciju:

- „Na željeznicu smo otpustili 7 000 - 8 000 ljudi. I ja sam s Trnja, znam puno željezničara, skretničara s malim plaćama, ali moralio se, jer mi smo na željeznicu zatekli 20 000 radnika. (sve navedene brojke su netočne op.autora).“ Idanas kada se pogledaju brojke jasno je kako hrvatski željeznički sustav nikada nije bio na nižim granama, a percepcija javnosti o željeznicu i željezničarima takva je da teško može biti gora. Veliki građevinski radovi najvećim dijelom

financirani iz fondova EU, suštinski teško da mogu popraviti dojam o sustavu u cjelini. Mogu ga samo prikriti.

U posljednje vrijeme dvije, u osnovi minorne teme dovele su željeznicu opet na naslovne stranice svih hrvatskih medija. Prema tome možda su interesi političkih struja vezanih uz željeznicu ipak značajni.

Prva „udarna“ vijest bila je kada je član Uprave „počastio“ dvije kolege skupom večerom. Cure je jednostavno mogao počastiti zeljem i kobasicom s malo divljači pri čemu nije trebao zaboraviti treću ekonomicističku kolegicu Miru Grbac Kovač koja je to veće provela sama. I problema ne bi bilo.

Slučaj Svetimira Marića, brata ministra Gorana Marića par, nekoliko dana bio je „breaking news“ u doslovno svim medijima. I praktički svi su u jedan glas raspalili po čovjeku. U svojoj kolumni u „Jutarnjem listu“ Ante Tomić situaciju opisuje: „Valja imati drskosti hvaliti se kvalifikacijom neznatno uglednijom od kvalifikacije stečene na zaručničkom tečaju, u autoškoli ili na, gorio od ičega, mostarskoj Ekonomiji, ali onda,

opet, nije to za naše prilike ni osobito nesvakidašnje.“

Ne mislim ovdje nikoga braniti pošto za to zapravo i nema prevelike potrebe, ali reći ću u najkraćim crtama. Prometni fakultet Svetimir Marić završio je prije rata, u vrijeme kada je ta ustanova imala drugačiju vrijednost nego posljednjih petnaestak godina. Svetimir Marić na željeznicu je 34 godine. Premda je to teško za povjerovati o njemu i danas lijepo govore u Tehničkoj školi, a pokretanje učeničkog servisa u njegovu vrijeme te pripajanje učeničkog doma i danas donosi školi pristojne prihode. Ideja „outsourcinga“, „spin offa“, „zbrinjavanja“, a u osnovi otpuštanja radnika gotovo idealno se mogla primijeniti na najslabijima i najmanje plaćenima - čistačicama. Uz to, pravila igre po kojima je firma u vlasništvu HŽ Putničkog prijevoza uglavnom radila za HŽ Infrastrukturu nisu išla u prilog održivog poslovanja tog poduzeća. U takvoj firmi „Tersus eko“, Svetimir Marić je bio direktor, borio se s vjetrenjačama i zanimljivo, dugo je vremena uspijevao opstati. No teško je poslovanje kada je

temeljna politička ideja otpustiti što više ljudi. I konačno krajem 2016. „Tersus eko“ odlazi u stečaj, a brojka otpuštenih iz cjelokupnog željezničkog sustava penje se na gotovo 6000 radnika. Trenutni direktor HŽ Putničkog prijevoza, Robert Frdelja koji svoju današnju poziciju duguje potpisu na stečaju „Gredelja“ moga je Svetimira Marića jednostavno postaviti za savjetnika i opet, problema ne bi bilo.

S druge strane Uprava HŽ Putničkog prijevoza stabilna je gotovo pet godina, a rezultati poslovanja su vrlo loši. Krajem 2011. godine prihod ostvaren prodajom karata bio je 360 milijuna kuna. Uz povećanje cijena karata od 13 posto, četiri godine kasnije prihod je iznosio svega 270 milijuna kuna. Poslovodstvo HŽ Putničkog prijevoza ističe kako je na svega 2 posto željezničkih linija putnički prijevoz profitabilan. No taj je postotak doista sumnjičav i tko zna kako je izračunat, pa se tako za ostale trase troši pola milijarde vrijedna državna subvencija. To nije dovoljno pa se ukidaju brojne linije, vozni red se svjesno radi tako

da ne odgovara putnicima, autobusi voze umjesto vlakova pri čemu nitko niti u jednom trenutku nije doveo u pitanje status „trenera i stručnog tima“. Kako to? Istovremeno, Svetimir Marić se rukama i nogama bori da opstane firma u kojoj žene zarađuju 2500 kuna mjesечно. Pa kada je već bio tako privilegiran s utjecajnim bratom što mu nisu dali kakvo bolje mjesto - recimo u Upravi HŽ Putničkog prijevoza. Možda bi poslovanje bilo manje loše, ako je to uopće bilo bitno.

Ili primjerice, prije dvije godine u Upravu HŽ Infrastrukture došao je priličan broj poletnih managerica, managera, te savjetnika „bez i jedne sijede“. U zadnjih mjesec dana zaposlene su tri nove savjetnice. Zapošljavanje savjetnika posebna je priča jer se tu radi o novootvorenim radnim mjestima koja nisu predviđena sistematizacijom, a i plaća se određuje prilično fleksibilno. I nitko niti u jednom trenutku nije postavio pitanje njihovog zapošljavanja. Da li je proveden kakav javni natječaj za ta radna mjesta, da li se netko usudio

postaviti pitanje o toj invaziji na HŽ Infrastrukturu?

Nije, samo su došli.

Na željezničari je općepoznato da stranka na vlasti postavlja svoje kadrove. S tim nitko nema problema jer to je jednostavno tako oduvijek bilo i bit će. Situaciju dodatno komplikira činjenica da je država dosta toga prodala i pošto se više ne može u INU, PLIVU, T COM... dobra je i željeznicu. Nekome pri transferu ili spašavanju dupeta pomogne stranka, nekome utjecajni tata, nekome kakva kumska veza po ženinoj strani ili već nešto srođno tome... što u suštini nije bitno pošto je malo tko „sletio“ na osnovi sposobnosti ili poštano provedenog natječaja. Zbog čega se onda tolika buka digla oko Svetimira Marića, koji je složili se vi ili ne s mojim mišljenjem, sposoban i stručan.



RAD SA ZASLONOM

PIŠE: Jakov Rašić
FOTO: Wikipedia



Kako bi se smanjilo opterećenje pri radu sa zaslonom Poslodavac mora planirati aktivnosti radnika na takav način da se rad sa zaslonom tijekom rada periodički izmjenjuje s drugim aktivnostima. Ukoliko ne postoji mogućnost promjene aktivnosti radnika, odnosno radnik nema spontanih prekida tijekom rada, Poslodavac mu ovisno o težini radnih zadataka i posljedičnog vidnog i statodinamičnog napora tijekom svakog sata rada mora osigurati odmore u trajanju od najmanje 5 minuta i organizirati vježbe rasterećenja. Poslodavac je dužan osigurati sposobljenosti za rad na računalu (zaslonu) u skladu s člankom 7. Pravilnika o sigurnosti i zaštiti zdravlja pri radu s računalom (Narodne novine, broj 69/05), preventivni pregled vida kod specijaliste medicine rada prema obvezi iz članka 65, stavak 1) Zakona o zaštiti na radu, a vezano uz odredbe iz članka 10. Pravilnika. Člankom 45. Zakona

o zaštiti na radu poslodavcu je propisana obveza ispitivanja radnog okoliša na mjestima rada gdje je potrebno osigurati odgovarajuće uvjete u skladu s procjenom rizika, knjiga III radna mjesta s računalom.

Direktiva vijeća od 29. svibnja 1990.o minimalnim zahtjevima o pogledu sigurnosti i zaštite zdravlja pri radu sa zaslonima (petojedinačna direktiva u smislu članka 16.stavka 1. Direktive 89/391/EEZ) Vijeća Europskih zajednica definira u članku 6, stavak 3 propisuje obvezu ne dovođeći u pitanje članak 12. Direktive 89/391/EEZ, da svaki radnik mora biti sposobljen za uporabu radne stanice prije no što započne s ovom vrstom posla i kad god se organizacija radne stanice značajno izmjeni, isto tako u članku 9 iste propisane su obveze da radnici imaju pravo na odgovarajući test očiju i vida koji provodi za to sposobljena osoba: prije početka rada pri zaslonu,

nakon toga u redovitim razmacima i u slučaju teškoća s vidom koje mogu biti posljedica rada pri zaslonu. Radnici imaju pravo na oftalmološki pregled ako nalazi testa, pokažu da je to potrebno. Ako nalazi testa ili pregleda pokažu da je to potrebno i ako se ne mogu koristiti uobičajena korektivna pomagala, radnike se mora opremiti posebnim odgovarajućim korektivnim pomagalima za predmetni rad. Mjere poduzete ne mogu ni u kojem slučaju obuhvaćati dodatne finansijske troškove za radnike.

Države članice donose zakone i druge propise potrebne za uskladivanje s ovom Direktivom do 31. prosinca 1992. One o tome odmah obavješćuju Komisiju. Iako je propisana obveza Poslodavca spomenutim Zakonima, Pravilnicima i Direktivama, isti je odlučio ih se ne pridržavati, stoga smo zatražili Inspeksijski izvid od Inspektora rada, koji je nakon provedenog inspekcijskog izvida utvrdio nepravilnosti te je naložio HŽ Infrastrukture d.o.o., da u roku od 30 dana, od dana uručenja zapisnika o inspekcijskom nadzoru osigura provjeru sposobnosti za rad na siguran način za rad na računalu, da se osigura preventivni pregled vida na okolnost rada s računalom kod specijaliste medicine rada.



Kadar iz filma 'Hotel dvojka'; Ustupio ZagrebDox,

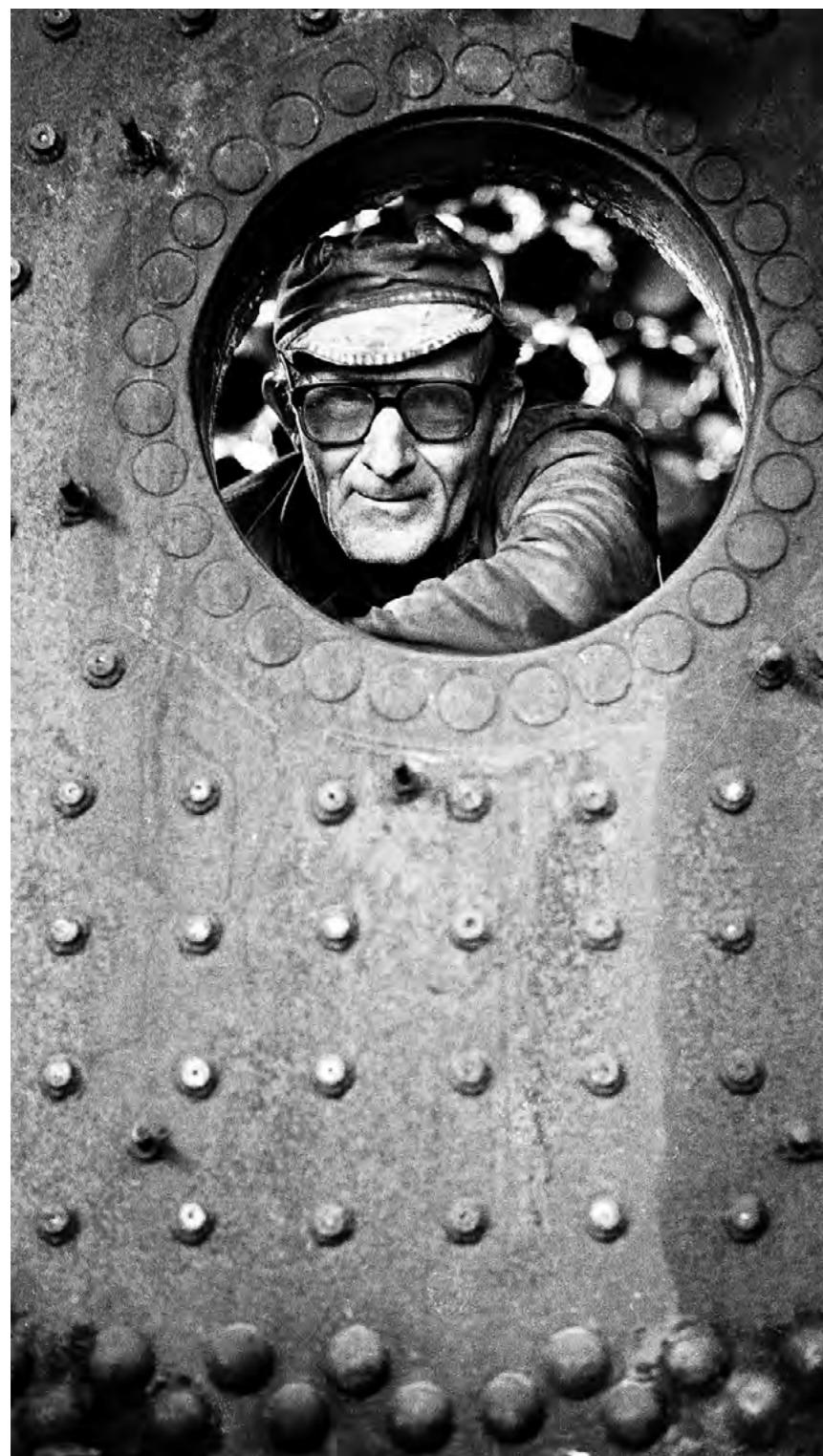
ZagrebDox 2017
(26.02. - 05.03.2017.)

PIŠE: Robert Jukić
FOTO: Robert Jukić

i vojnika. 'Život na granci' odigrava se u izbjegličkom kampu u Kobaneu i Sinjaru u Siriji. Tisuće žena, djece i staraca čekaju u šatorima koje su im donirali UN-i. Kurdska redatelj Bahman Ghobadi napravio je jedinstveni eksperiment. Osmero djece dobilo je kamere kako bi snimili vlastite filmove i u njima ispričali ono što im se dogodilo. Koristeći filmski jezik mladi ljudi iznose svoje priče na iskren i potresan način. Osam kratkih filmova govori o hrabrosti i otvorenosti mlađih autora i svaki govori o tome kako je normalan život i djelatnost uništilo rat. Dva poljska filma na ovogodišnjem DOX-u dobila su posebna priznanja. 'Pričest' Anne Zamecke dirljiva je priča o disfunkcionalnoj obitelji o kojoj se brine maloljetna djevojčica, a '21 x New York' Piotra Stasika na vizualno i redateljski zahtjevan način ostvaruje sumornu sliku dvadesetak putnika (točnije 21 iz naslova filma) u njujorškoj podzemnoj željezničkoj stanici (Željeznička & Film!). Dojmljive su slike živahnih stanica megalopolisnog metroa i unutrašnjosti vlakova u kojim se susreću ljudi najrazličitijih zanimanja, stavova, stilova i ponašanja...

BESA

u skretanje by nenad katanich



**IAKO JE LEKË BIO U
BORBI ZAJEDNO SA
SKENDERBEGOM
ZA OSLOBOĐENJE
ALBANIJE, POSLIJE
SE NEŠTO BAŠ
NIJE ISKAZAO, ALI
JE DAO ZAKONIK
U KOJEM JE,
PROSTO REČENO,
PROPISAO PRAVILA
KRVNE OSVETE**

Jamezdin Kurtović bio je sindikalac. „Profi“ i „Kofoš“ kako si željeli, pomalo iz zavisti, komentirali njegov status i primanja. Walter je znao reći da bi Jemezdin bio odličan političar jer se navodno u sve razumio. Ali pošto je otišao u mirovinu, tko više šiša Waltera i što on misli. Ali eto, desilo se, kada je Ilija izlazio od Ivec-a, Jamezdin je ulazio. Znači, to je bila ta tajnovita osoba zbog koje se Ivec stao grijezditi i nije bio rad da ga Ilija vidi.

- Je li pala besa ili se još ponašate kao braća Karamazovi? -dobaci Walter u prolazu, tako da ga je i Ivec mogao čuti. Jamezdin se samo zajapuro, a Ivec je na brzinu zatvorio vrata za njima dvojicom. Ilija je bio u mirovini pa je mogao pričati što hoće. Ipak ga je boljelo što je otišao sa željeznice u stanju u kakvom je ona bila. Na jednom skupu, gdje su se suočili sindikalni čelnici, Walter nije izdržao, pa je dobacio: „Vi ste braća Karamazovi!“

Naravno da gospodin Kurtović nije shvatio o čemu je riječ. Čak je i pomislio da je dobio kompliment. Iako baš nije čitao knjige ili preciznije - nije uopće čitao knjige, bilo mu je sumnjivo što to dolazi od Ilijie, koji je bio u drugom sindikatu. Raspitivao se i saznao da su to likovi iz romana Fjodora Mihajloviča Dostoevskog. Nije naravno pročitao knjigu, pa je išao pitati Waltera što je mislio pod tim.

Walter, umjesto da mu kaže

odgovor, još zagonetniji -Jesi li čuo za zakonik Lekë Dukagjinija?

-!?

- Statistika kaže da je više Albanaca stradalo od krvne osvete, nego od svih ratova i neprijatelja zajedno. Iako je Lekë bio u borbi zajedno sa Skenderbegom za oslobođenje Albanije, poslije se nešto baš nije iskazao, ali je dao zakonik u kojem je, prosto rečeno, propisao pravila krvne osvete.

-?!

- Što se čudiš, Kurtoviću? Tebi i tvojima je samo bio cilj neutralizirati Kazimira Hrklujišića i njegov sindikat....

- A to ti zato što si bio član Hrklujišićevog sindikata. Što ste vi učinili? Samo ste se svađali s upravom. Niste uspjeli nikad ništa dogоворити! - počeo je vikati Jamezdin.

- I znam, što sad? Istrebljujete se više ne znate ni kako je to sve počelo, kao u krvnoj osveti. Ako je netko član Hrklujišićevog sindikata, odmah je na crnoj listi. Ne vidiš više ljudi od svoje sigurnosti profija i kofosa. Kao vlastelini koji su u

dvorcima pa šalju plaćenike da vrše krvnu osvetu.

- Pretjeruješ, sve vidiš crno. Lako tebi u mirovini, a i dok si radio samo si širio paniku i pesimizam... - pokušava neutralizirati Jamezdin, jer su se približili Nikola i Irena koji su išli po burek u obližnju pekaru kod kolodvora.

- Nebitno. Čak i krvna osveta je završavala besom. Vi ste i obećali i potpisali i na kraju izigrali sporazum. Što će biti s njima? - uperi Walter prst prema Nikoli i Ireni - Kako će objasniti njima kada ostanu bez posla da je to u njihovom najboljem interesu? - završi izlaganje Ilija u pola glasa i nekako se zgrbi, kao da ga je uhvatio grč u želucu.

Jamezdin se samo okrenu, odmahnu rukom prema Ilijiju, zavrti glavom prema Ireni i Nikoli, kojima usta ostadoše otvorena u čudu prije nego su uzeli prvi zalogaj masnog Bureka, i kaže:

- Nikad nije shvaćao.....





Napredak je nemoguć
bez promjene,
oni koji ne mogu
promijeniti
vlastiti
način razmišljanja,
ne mogu promijeniti
baš ništa.

**PRIDRUŽI NAM SE. POSTANI ČLAN SPVH, NAJBROJNIJEG SINDIKATA HŽ INFRASTRUKTURE.
UČLANI SE JOŠ DANAS - DAJ GLAS ZA PRAVU STVAR!**