

VIJESTI SINDIKATA PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE

NA ŽPERONU



SRPANJ - KOLOVOZ 2018.

IMBECILIZACIJA HŽI
ZNANJE JE PRIJETNJA

**KRONOLOGIJA JEDNE
BEŠĆUTNOSTI**
DARKO MILKOVIĆ

**USPJEŠNO
PRODAVANJE MAGLE?**

PROJEKTI U HŽI

NAŠ RAZGOVOR

BILI JEDNOM NA ŽELJEZNICI
VILKO KOVAC



VLAKOM NA DOČEK VATRENIH



foto: Ilija Grlić



POMOZIMO MARKU JOKIĆU, prometniku vlakova kolodvora Drnje

Pozivamo članovi SPVH i sve radnike dobre volje u HŽ Infri da svojim novčanim prilogom pomognu Marku i Danijeli Jokić koji su u tragičnom dogadaju dana 1. ožujka u požaru kuće koju je izazvala treća osoba izgubili dom. U požaru kuće izgorio je unutarnji inventar, stolarija, dio krovista i osobne stvari s dokumentima te se materijalna šteta procjenjuje na oko 300.000 tisuća kuna. Iako su do sada prikupljena određena novčana sredstva u podružnici Koprivnica od strane naših članova ista nisu dostatna s obzirom na velike razmjer štete koja je požar učinio. Stoga još jednom pozivamo sve članove SPVH da svojim

novčanim prilogom pomognemo obitelji Jokić te da im tako ublažimo njihovu tragediju u kojoj su se našli.

Dobrovoljni prilog možete uplatiti na IBAN HR8123400093102902962, Marko Jokić, Jagnjedovec 64 A, 48000 Koprivnica. Nalog za plaćanje s Markovim podacima nalazi se u svakom primjerku „Na peronu“.

Svim ljudima dobre volje koji će nesobično odvojili određeni iznos novčane pomoći obitelji Jokić se unaprijed zahvaljuje.

IMPRESUM

SURADNICI

Glavni urednik
Anto Iličić

Novinari
Ante Kunčić, Milan Kovačić
Nebojša Gojković, Tomislav Tonković
Branko Bašić, Josip Tirić
Krešimir Belak, Dražen Lihatar
Robert Jukić, Mario Grbešić
Srećko Stjepić, Jakov Rašić
Dražen Drčić, Dražen Koščak
Branko Marijanović, Nenad Katanić
Ivica Stojak, Ilija Grlić, Dinko Alilović

Fotografije
SPVH

Naslovница
Damir Domazet, prometnik vl. kolodvor Erdut

Više Vam „leže“ vijesti bez „uljepšavanja“, bez komentara? Želite li da i Vaša vijest ili priča bude objavljena? Kako bi vijest što bolje dočarala atmosferu u vašem kolodvoru, možete uz tekst poslati i fotografije u .jpg ili .tif formatu, minimalne veličine 3000x2200 piksela.

„Na peronu“ je prava adresa.
Pišite nam na: spvh@zg.t-com.hr



IMBECILIZACIJA HŽ INFRE

„Ne možemo riješiti probleme s istim razmišljanjem koje je do problema i dovelo.“

Einstein

PIŠE: Anto Iličić
FOTO: Nebojša Gojković

Željeznice u Hrvatskoj bremenite su problemima koje su nam ostavile ova i prethodne uprave, od kojih su dio naslijedile a veći dio stvorile same ili naprsto povećale postojeće. Neracionalno poslovanje, ukidanje vlakova, poništeni natječaji za gradnju i rekonstrukciju pruga, sporne i sumnjive kupoprodaje... tek su neki od brojnih problema i propusta. Na kraju je osim struke nestalo i etike i morala.

Moral je društveno uvjetovano stajalište, odražava društveno prihvatljivu sliku. Moral je nužnost; bez ikakvih moralnih kriterija društvo se raspada, jer niti jedno društvo nije sposobno zadovoljiti individualne želje i potrebe u potpunoj mjeri. Tako ni trgovačko društvo. Čovjek bez morala ili osjećaja za moralnost je k'o auto bez goriva. Čovjek po svojoj prirodi teži slobodi življenja u skladu sa svojom savješću.

Ljudi prirodno teže sigurnosti i redu, naravno pri tome se može dogoditi da određena struktura silom i terorom uspostavi red kakav upravo njoj odgovara, što ne mora odgovarati većini, radničkoj većini. To se upravo dogodilo u HŽ Infri.

Ovdje je korisno podsjetiti da savjest i sloboda idu zajedno, odnosno čovjekova sloboda temelji se na savjesti. Sloboda mišljenja i izražavanje misli te sloboda savjesti i vjeroispovijesti temeljna su ljudska prava. U tom smislu i pravo na priziv savjesti zajamčeno je Ustavom Republike Hrvatske i međunarodnim pravom, a potvrđeno je, u više navrata, i u praksi Europskoga suda za ljudska prava.

To se posebno odnosi na situacije u kojima donošenje odluke na temelju savjesti dolazi u sukob sa zahtjevima nadređenih koji odlučuju o pitanjima od javnoga interesa, odnosno općega dobra.

U HŽ Infri je očito savjest podcijenjena i u poslovnom životu postala je puka formalnost. Radnici se drže zarobljeni određenim uskogrudnim društveno-političkim, a naročito privatnim interesima te se tako šrtvuje sloboda čovjeka. Ta činjenica mora zabrinjavati svakoga komu je stalo do toga da se hrvatsko društvo demokratski razvija i oslobađa jednoumnih robovanja. Hrvatska država i trgovacka društva u njezinu vlasništvu.

U HŽ Infri nedvojbeno postoje vladari, moćnici ili agresivne snage imenovane od Vlade RH koje pokušavaju oblikovati radnike u uplašene i šutljive. Ti opaki moćnici i vladari temeljem poznatih staljinističkih, komunističkih tekovina dijele radnike na one koji su uz njih i na ostale. Danas u HŽ Infri upravljački menadžment provodi ciljanu imbecilizaciju koja je započela nekako u ovo vrijeme 2014. Kroz materijal koji su nazvali etički kodeks propisali

da radnik ne može i ne smije imati mišljenje. Tužbama protiv novinara „Na peronu“ u HŽ Infri vraćen je delikt mišljenja. Tako je menadžment u HŽ Infri uspostavio monopol nad istinom. „Problematično“ protiviljene utemeljeno na struci pretvoreno je u teško kažnjiv delikt protiv direktora Prometnog sektora ili bilo kojeg drugog menadžera.

Normalan čovjek mora se prepasti tih pokušaja da se začepe usta željezničarima.

Djelovanje po savjesti je obveza svakoga čovjeka, Dakle, ne postoji nikakav forum, institucija ili politička stranka koja čovjeku smije naložiti da čini nešto što on po savjesti drži nedopuštenim ili štetnim. Takav bi pokušaj bio teško narušavanje čovjekova dostojarstva, čime širom otvaramo vrata totalnom relativizmu, a u konačnici i jednoumlju.

Normalan čovjek mora se prepasti ovih nasrtaja u HŽ Infri.

A HŽ Infra je onaj pravi, ogledni primjer koji ukazuju da se naprsto radi o privatnim interesima političkih i inih „elita“ i da su društveni interesi potpuno zapostavljeni. Sramotni procesi poput ušutkavanja i rastjerivanja struke, ne počinju s prvim pisanim upozorenjem, prvim otkazom ugovora o radu. To kreće puno ranije, u trenutku kad VSS, inženjeri, ekonomisti, pravnici, ali i obični radnici krenu podržavati privatne interese nadređenih čekajući mrvice s gospodareva stola. To je trenutak kad se zlo trajno nastani u našem okruženju.

Činjenica je da sadašnji menadžment u HŽ Infri doslovce zazire od znanja, kao da se boji da se ne otkrije njihovo neznanje i primitivizam i tako ugrozi dodijeljene im pozicije.

Ovo potvrđuje nedavna priča koju mi je uz jutarnju kavu jedan dobar prijatelj ispričao: kako je dobio zadatak da na određeni način obavi jedan posao. Glatko je odbio nadređenoga uz obrazloženje da posao može napraviti po pravilima struke a ne kako mu netko

HŽ Infrastruktura d.o.o.
Uprava
Ivan Kršić, predsjednik
Darko Barišić, član
Nikola Ljuban, član
Marko Zdravko Žubrinić, član

Predmet: Upozorenje na opasan i nedopustiv način vođenja Sektora za promet

Poštovana gospodo,

događaji koji su se na dan 1. svibnja 2018. godine odvijali u kolodvorima Varaždin i Koprivnica, te kadrovske promjene koje ste nakon toga napravili jasno nam ukazuju u kojem smjeru želite voditi Sektor za promet. U skladu s tim nastavljamo čemo naše daljnje aktivnosti, a Vas ovim putem podsjećamo što ste svojim odlukama nakon 1. svibnja odlučili „blagoslovili“ kao Vama prihvativište ponasanje u HŽ Infrastruktu d.o.o. Podsetiti ćemo Vas na kronologiju događaja (sa početkom od dana 20. travnja 2018. godine – događanja prije tog datuma imaju zaseban status kod nas u SPVH) koji su svoj vrhunac imali upravo u kolodvorima Koprivnica i Varaždin:

- Dana 20. travnja 2018. godine voditelj PRJP Sjever Davor Sabolić dopisom broj PRJP-S-13/18 naložio je šefu kolodvora Koprivnica propisivanje nove organizacije rada s primjenom od 1. svibnja 2018. godine
- U skladu sa spomenutim dopisom šef kolodvora Koprivnica izdaje Zapovijed šefa kolodvora broj 8/2018. Zbog opšim promjenama koje se uvode zapovijed je napisana na 9 stranica A-4 formata, te istu pušta u proceduru na uobičajen način putem Knjige zapovijedi, Pe-1
- Iz nama nepoznatih razloga i potpuno neutemeljeno voditelj PRJP SJEVER inzistira da svi prisutni prometnici vlakova zapovijed potpisu u roku od 2 (dva) sata pod prijetnjom ispostavljanja prometnih prigovora (!?) onima koji to ne učine
- Voditelju je skrenuta pozornost na činjenicu da je zapovijed opšima, da ista stupa na snagu za 10 dana, te da vršenje prilise prema dežurnim prometnicima vlakova na trenutno potpisivanje zapovijedi nije utemeljeno u važećim aktima HŽ Infrastrukture d.o.o.
- Nakon što su se radnici obratili sindikalnom povjereniku u funkciji RV-a isti je putem e-pošte o postupanju voditelja obavijestio Ured za internu reviziju i internu kontrolu poslovanja, citiramo: „Prema dostupnim informacijama s terena odnosno prometnih uredu Varaždin i Koprivnica na radnike se vrši pritisak za potpisivanje zapovijedi koje su izdane u navedenim kolodvorima sukladno odluci voditelja Područne radne jedinice prometa (PRJP) - Sjever o rasporedu radnog vremena vanjskog i unutarnjeg prometnika vlakova kolodvora Varaždin te odluci o promjeni organizacije rada i radnog vremena na radnom mjestu prometnika vlakova kolodvora Koprivnica. Donošenjem navedenih Odluka voditelj PRJP Sjever traži da se izdaju zapovijedi te se vrši pritisak na šefove kolodvora da kod zainteresiranih izvršnih radnika zatraže ODMAH potpisivanje knjige zapovijedi. Uručivanjem pisanih zapovijedi u prometne urede Varaždin i Koprivnica, službujući prometni vlakova nisu odbili potpisivanje izdanih zapovijedi su zbog obima materijala potpisat će po proučavanju istih. Zapovijedi su izdane s datumom 20.04.2018. a stupaju na snagu 01.05.2018. godine. Nastavno, voditelj PRJP Sjever nalaze šefovima kolodvora da način popisa radnika koji su danas službujući te da isti svojim potpisom potvrde da ne žele primiti zapovijed na znanje (?!), odnosno daje rok do ponedjeljka da isti zapovijed prime na znanje. Kako ovakav nastup voditelja PRJP i sustavni pritisak nadređene radnike (putem e-pošte) a time i izvršne radnike, zalazi u domenu mobinga jer planirano i osmisljeno narušava čast i ugled šefova kolodvora prisiljavajući ih na radnje koje nemaju temelja u aktima HŽ Infrastrukture s jasnom naznakom i prijetnjama izvršnim radnicima za ispostavljanjem prometnih prigovora pa čak i s ciljem udaljenja s radnog mjesto. Molim Vas da sukladno vašim ovlastima vršenje kontrole, analizirate ovaj slučaj nepravilnosti.“
- O navedenom postupanju voditelja telefonskim putem osobno sam upoznao i direktora Sektora za promet Tihomira Španića koji se isprva začudio takvom postupanju voditelja, da bi mu naknadno iskazao podršku za isto (!?)
- Prilisa i pritisak na prometnike vlakova nastavili su se i u ponedjeljak 23. travnja 2018. godine i u konačnici su doveli do toga da je svim prometnicima vlakova (osim onih koji su bili na GO) kolodvora Koprivnica i Varaždin ispostavljeni prometni prigovori. Spomenuto je samo po sebi absurdno.
- Sindikalni povjerenik u funkciji RV o istome putem e-pošte obavijestio i Ured upravljanja sigurnošću, citiramo: „Poštovani, šefovi kolodvora Varaždin i Koprivnica izdali su Zapovijedi sukladno odluci voditelja Područne radne jedinice prometa (PRJP) - Sjever o rasporedu radnog vremena vanjskog i unutarnjeg prometnika vlakova kolodvora Varaždin i odluci o promjeni u organizaciji rada i radnog vremena na radnom mjestu prometnika vlakova kolodvora Koprivnica. Isti se upućuju da kod zainteresiranih izvršnih radnika zatraže ODMAH potpisivanje knjige zapovijedi. Zapovijedi su izdane s datumom 20.04.2018. a stupaju na snagu 01.05.2018. godine. Uručivanjem Knjige zapovijedi u prometne urede Varaždin i Koprivnica, službujući prometni vlakova nisu odbili potpisivanje izdanih zapovijedi već zbog obima materijala potpisat će po proučavanju istih. Nastavno, voditelj PRJP Sjever nalaze šefu kolodvora Koprivnica da sa danom 23.04.2018. izdaje radnicima Prometne prigovore Pe21 pozivajući se na odredbe članka 4. Uputa HŽ 28. (Uputa o prometnim evidencijama) i članka 36. HŽ 2 (Prometni pravilnik). Smatram da pozivanje nadređenog radnika na navedene odredbe Pravilnika i Uputa nije temelj za ispostavljanje Prometnih prigovora prometnicima vlakova. Molim Vas da sukladno vašim ovlastima vršenje kontrole, analizirate ovaj slučaj i iznesete svoje mišljenje o opravdanosti ispostavljanja PP.“
- O neodgovornom i namjernom vršenju pritiska na radnike u prilog govoru i činjenica da je voditelju od strane šefu kolodvora sugerirano da s prometni prigovori radnicima ispostave na kraju smjene kako bi izbjegli dodatni stres i nervozu koja je proizvedena ovakvim postupanjem. Isti je navedeno odbio i čak inzistirao da to bude odmah
- U petak 25. travnja 2018. godine svi prometnici vlakova kolodvora Koprivnica i Varaždin kojima je ispostavljeni prometni prigovor očitovali su se o navedenom, te su u svom očitovanju jasno naveli da ne mogu raditi po novoj organizaciji rada jer bi na taj način bila ugrožena sigurnost željezničkog prometa.
- Bez obzira na sve prethodno navedeno voditelj PRJP Sjever Davor Sabolić nastavlja sa namjernim uvođenjem nove organizacije rada od 1. svibnja 2018. godine u 6.00 sati, iako svjestan činjenice da su svi radnici pisanim putem iskazali nespremnost raditi u predloženoj organizaciji rada zbog straha za vlastitu, a prije svega u sigurnost putnika i robe.

naredi. Rekao je: možete mi naložiti što da napravim, ali struka mi nalaže kako će to napraviti a ne rukovoditelj. Ako ste radnik HŽ Infra, Prometnog sektora (a ni drugi sektori nisu drugačiji) i odbijete li nadređenoga sljedeća faza je da vam se ne daje nikakav posao i onda nakon nekog vremena vas proglaše neradnikom i prijeti vam otkaz. Zgodan sistem kako se riješiti stručnjaka.

Mislim da je u tome odgovor zašto menadžment u HŽ Infra ne voli znanje i struku. Struka je negacija njihovog načina rukovođenja. Istovremeno struka i znanje otkriva njihovo neznanje i nestručnost. I zato je sadašnjoj upravljačkoj vlasti u HŽ Infri najveći neprijatelj znanje. Znanje nazad, a protiv lopovluka oni su samo ako se dokaže.

Tako je i zato je provedena smjena šefova kolodvora u Regiji Sjever. Tko im je kriv što su se pravili pametni i pokazali znanje.

Ovdje bih parafrasirao nedavnu izjavu Dubravke Ugrešić koja za potrebe ovog teksta može glasiti ovako:

„Ova objava u „Na peronu“ trebala bi pobuditi osjećaj nekakvog trijumfa, ali ga ne pobuđuje, jer HŽ Infra postala je u međuvremenu sredina nepismenih. To je sredina u kojoj struka podliježe arbitraži nepismenih. Nama vladaju nepismeni. Jesu li ti nepismeni razlog što postoji prešutno slaganje većine radnika s takvom situacijom? Jer, zaista, da se ne slažu, ljudi bi se već pobunili.“

za pisanje korišten tekst:
**SAVJEST - ČUVAR
ČOVJEKOVA
DOSTOJANSTVA I
SLOBODE, Komisije
HBK-a „Iustitia et Pax“
od 18. lipnja 2018.**



- Po pritužbama samih radnika voditelj ih pokušava prijetnjama i ucjenama, a nakon što isto nije izazvalo njemu željeni efekt nadalje ih pokušava udobrovoljiti neutemeljeno im obećavajući raspoređivanje na bolja radna mjestra i razne druge povlastice što je apsolutno neprihvatljivo, a u konačnici i nezakonito postupanje
- Dana 1.svibnja 2018. godine dolazi do kaotične situacije u kolodvoru Koprivnica. Dva od tri prometnika vlakova koji su trebali započeti sa radom javljaju da su na bolovanju. Treći prometnik vlakova koji je došao na posao suočava se sa otvorenim prijetnjama upućenim od strane voditelja (kojeg prvi put vidi iko je spomenuti na svojoj dužnosti već duže godinu dana(?)) nakon čega mu je poziljio i isti završava na Odjelu za hitnu medicinsku pomoć u Koprivnici. Voditelj D.Sabolić u prisustvu instruktora kontrolora Damira Benotića (koji ne reagira iako to bila njegova dužnost) inzistira na nepropisnom radu sa radnikom kojeg je osobno pozvao u smjenu (Božidar Berend radnik koji nije prometnik vlakova kolodvora Koprivnica) i koji nije adekvatno osposobljen za rad niti je upoznat sa izmjenama u organizaciji i načinu rada čime direktno ugrožava sigurnost samog radnika ali i željezničkog prometa.
- Voditelj D.Sabolić uručuje šefu kolodvora već pripremljena pismena upozorenja za sve prometnike vlakova kolodvora Koprivnica i zahtjeva od šefa kolodvora da svim radnicima ista odmah uruči. U atmosferi nedopustivoj za obavljanje poslova radnika koji neposredno sudjeluju u odvijanju željezničkog prometa (stres, prijetnje, ucjene i strah) radnik Božidar Berend također završava na odjelu za hitnu medicinsku pomoć, te dolazi do potpunog kolapsa prometne službe u kolodvoru Koprivnica
- Oko 11:00 sati voditelj povlači predloženu novu organizaciju rada u kolodvorima Koprivnica i Varaždin. Situacija se normalizira kada je šef kolodvora uspio organizirati dolazak drugih prometnika vlakova kolodvora Koprivnica (oko 14:00 sati)
- U popodnevnim satima u kolodvor Koprivnica dolazi i član Uprave zadužen za Sektor za promet Nikola Ljuban, i nakon razgovora sa šefom kolodvora i samim radnicima povlači pismena upozorenja koja je voditelj Davor Sabolić imao namjeru uručiti radnicima.
- Nedugo nakon ovih dogadanja dolazi do promjene nadležnosti u Upravi HŽI – Nikola Ljuban gubi nadležnosti nad Sektorom za promet, a na njegovo mjesto dolazi Darko Barać – dosadašnji član Uprave zadužen za održavanje.
- 11. lipnja 2018. godine Uprava donosi odluku o razrješenju šefa kolodvora Koprivnica i šefa kolodvora Križevci, na čije mjesto postavlja D.Benotić – istog onog instruktora koji je šutke promatrao kako voditelj D.Sabolić dana 1. svibnja 2018. godine zanemaruje čitav niz važećih propisa i zakona – a sada znamo i zašto je šutio.
- Voditelj D.Sabolić koji i dalje dobar dio svog radnog vremena provodi u lokalnim ugostiteljskim objektima i koji se pred radnicima u nekoliko navrata pojavljuje pod utjecajem alkohola nastavlja proizvoditi kaos u PRJP Sjever na čijem je čelu.

Gospodo, nadam ste da ste zadovoljni svojim djelovanjem. Ne sumnjamo da će željeznička i hrvatska javnost biti oduševljena.

S poštovanjem.



Mario Grbešić, zamjenik predsjednika

SINDIKAT PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE, 10 000 ZAGREB, TRNJANSKA 11 F,
OIB: 85555259238, ŽIRO-RACUN: 2360000-1101367698
tel.: +385 1 3783 171, fax.: +385 1 4576 007, ŽAT: 855/3171 GSM: 998/ 284-198, VPN: 74003
e-mail: spvhmario@gmail.com www.spvh.hr



BROJ 78 - 79 srpanj - kolovoz 2018.



MIRO FLEGAR
prometnik vlakova u kolodvoru Varaždin

ZADOVOLJSTVO MI JE BRINUTI O ZNR

PIŠE:Dražen Lijtar
FOTO:Dražen Lijtar



Sindikalna borba i metode sindikalne borbe moraju se prilagođavati novim uvjetima zbog pritiska interesa krupnog kapitala a koji se očituje u stalnom nastojanju smanjenja prava radnika ne samo kroz regres, božićnicu, radno vrijeme već i zaštitu na radu. Ponekad se čuje prigovaranje članova da se ne čini dovoljno za njih a zapravo aktivnost članova i spremnost na akcije utječe na rad sindikata. U tom pogledu kao jedan od značajnih segmenta borbe je borba za prava iz zaštite na radu sa ciljem zaštite zdravlja radnika. Početkom godine izabrani su povjerenici ZNR a, koji su izabrani da zastupaju interesu radnika na tom području. Jedan

od njih je i Miro Flegar, prometnik vlakova kolodvora Varaždin, radnik sa trideset godišnjim radnim iskustvom pa sam želio čuti njegova razmišljanja o toj važnoj temi

Na početku godine provedeni su izbori za povjerenike ZNR. Ti si kandidiran i izabran ispred SPVH, varaždinske podružnice. Kako ti se čine nove obveze kao sindikalnog povjerenika ZNR?

Nove obveze zahtijevaju i veći angažman oko pritiska na Poslodavca da provodi Zakone RH i Kolektivni ugovor i to mi nije nimalo teško. Zadovoljstvo mi je brinuti o zaštiti na radu i radnim uvjetima za kolege na

poslu. A na tom planu posla ima. **U posljednjih nekoliko godina radnici imaju problema s službenom, radnom odjećom. Misliš li da je problem insceniran radi možebitnih ušteda?**

Smatram da je svaki zaposlenik HŽ Infrastrukture dužan obavljati svoj posao korektno i blagovremeno, što u navedenom slučaju nije tako. Služba Nabave ne radi svoj posao profesionalno, a u tome očito ima i podršku Poslodavca kao institucije. Mislim da se tu pojavljuju i situacije na granici kriminalnih radnji koje usporavaju i onemogućavaju pravovremenu nabavu putem Javnih natječaja. Bez obzira na „transparentan“ Zakon o javnoj nabavi, mislim da ostavlja još dovoljno prostora za zlouporabu. Isto tako mišljenja sam da bi trebalo voditi računa o rokovima provođenja tendera kako bi se nabavka službene i radne odjeće izvršila na vrijeme. Uzmite primjer dopunskog zdravstvenog osiguranja. Znalo se da ističe 01. svibnja pa je trebalo i tender pokrenuti i sprovesti do tog vremena. Kako se sada najavljuje da će DZO zaživjeti sa 01. kolovoza, ipak se uštedjelo tri mjeseca.

Gotovo se svake godine donose izmjene Pravilnika o službenoj i radnoj odjeći, Propisnika i sl. Misliš li da je to dobro?

Sve izmjene pravilnika koje donose veći stupanj zaštite na radu i zaštite zdravlja radnika su dobrodoše i poželjne. No međutim, naš Poslodavac se očito „izgubio“ u kreaciji te se promjene donose bez imalo reda i razmišljanja. Očit je pokušaj manipulacije da bi se dobila što jeftinija odjeća i obuća bez obzira na kvalitetu, i naravno, uz pogodovanje „provizijašima“.

Pravilnik o ZNR HŽ Infrastrukture donesen je 2016. godine i nakon toga uslijedilo je nekoliko izmjena i dopuna. Nije li interesantno da se u tom pravilniku nigdje nespominje pojam stresa iako je kao takav prepoznatljiv u Zakonu o zaštiti na radu. Misliš li da radnici HŽ Infra nemaju stres!?

Radnici HŽ Infra, pogotovo izvršno osoblje, rade pod nezamislivim stresom. Predstavnici Poslodavca neodgovorno i nekompetentno, ali sa jasnim ciljem, ignoriraju postojanje stresa kako ne bi morali poduzeti zakonske korake u sprečavanju istog. Medicinska studija oko stresa na radnim mjestima izvršnog osoblja pokazala bi sve zablude Poslodavca i kršenje Zakona, što će Poslodavac, naravno, nastojati izbjegi na sve moguće načine. Smatram da predstavnici Poslodavca čak i znaju za postojanje stresa na radnim mjestima, ali to ni pod koju cijenu ne smiju priznati jer bi tada bili dužni provesti reorganizaciju rada i zapošljavanje novih radnika.

Radni uvjeti što se tiče radnih prostorija također su jedan veliki problem. Godine neulaganja donose svoje. Kako se boriti protiv toga?

Uvjeti rada u radnim prostorijama na granici su između ljudskog i životinjskog. Ni krave u štalamama više ne smiju obitavati bez zakonom propisanih uvjeta. Nažalost, postoje slučajevi gdje se slobodno može reći da su životinje privilegirane. Naš Poslodavac organizira savršene uvjete rada u kancelarijama (klima koja je ispravna i radi, provjetravanje, grijanje za cijelo radno vrijeme, udobne fotelje i naslonjači, mogućnost korištenja terase i čestog obitavanja na njoj....) Izvršnim radnicima pripada klima koja u većini slučajeva ne radi, grijanje limitirano preko noći (bitno da se kancelarije do 7 sati zagriju, tko šiša radnike koji se smrzavaju po noći), nadalje, stolci

koji izgledaju kao krupni otpad, a namještaj iz poslijeratnih (tu mislim na 2. svjetski rat) dana upotpunjava sliku...jako lošu sliku uvjeta i higijene rada naših izvršnih radnika.

Misliš li da niže rangirani nadređeni radnici kao ovlaštenici niže razine iz područja ZNR nemaju snage pokrenuti neke aktivnosti ili se oduprijeti nekim rješenjima zbog bojazni od razrješenja?

Naravno da je to činjenica. HŽ Infra je prepuna poltrona - ljudi bez svojeg mišljenja i stava, bez karaktera kojima je jedina rečenica u specifičnim situacijama..."Da, šefe..." "Kako Vi kažete šefe (direktore)"..."Neće biti problema i sve što kažete će se provesti." Na taj način ide se u potpuno pogrešnom smjeru, ali koga briga...bitno da novoimenovani ili novopostavljeni šefovi...direktori i slični dokažu sebi i Svetiju koliko su primitivni i egoistički usmjereni. "Biti će kako JA kažem!!".. makar to bila i najgluplja stvar u cijelom Svetom miru.

Procjena rizika je obveza poslodavca na temelju koje primjenjuje pravila iz ZNR u cilju osiguranja više razine zaštite na radu. Da li je to kod nas tako i služi li Procjena rizika svrsi ili samo da se podmiri zakonska obveza.

Nažalost, smatram da više od 80% Zakonskih obveza Poslodavac shvaća u smislu „pro forme“. Mi ćemo to napisati da zadovoljimo Zakone i propise i ne daj Bože da se netko usudi tražiti primjenu. Ukoliko se takav nađe, na sve moguće načine ćemo nastojati diskreditirati ga i određenom vrstom pritiska na osobu ishoditi odustajanje. Na njihovu veliku žalost, Miro Flegar NIJE taj.

Nacionalni dan zaštite na radu kod nas se obilježava 28. travnja, mislim na RH, jer je tada Svjetski dan zaštite na radu. Da li si primijetio u posljednjih nekoliko godina

da nas je HŽ Infra na to podsjetila.

Jasno je da Poslodavac izbjegava sve činjenice oko pojma „Zaštita na radu“ - to je za njega vrući krumpir. Svestan je da su Zakoni ipak obveza za, kako njega tako i radnike. Iz iskustva znam da ipak nitko neće svjesno kršiti Zakone, ali nastojat će vršiti podle i neljudske pritiske na radnike kako bi oni sami preuzele odgovornost za možebitne štetne događaje. Uz klasična opravdanja „Ja o tome ništa nisam znao“ ili „Pa gospodine XY, trebali ste odbiti“. Zbog toga se Poslodavac odnosi prema Zakonu o zaštiti na radu i Svjetskom danu zaštite na radu u smislu... „Tišina o tome da se netko slučajno ne sjeti, a onda dolaze problemi“.

Znam da u slobodno vrijeme voliš otici u ribolov na jezera nedaleko Ivanca. Što te privuklo tom sportu. Je li to tvoj otpor stresu kojeg donosiš s posla.

Trenutno su me neke druge obveze malo udaljile od najdražeg hobija koji mi je zaista u mnogo situacija pomogao da ohladim glavu, posložim misli i zamisli i opustim se od svih obveza iz života, rada i nastavim dalje još jači i odlučniji. Ljubav prema ribolovu naslijedio sam od pokojnog oca Mirka, prometnika vlakova, koji mi je svojim savjetima, znanjem i iskustvom, kako u vezi željeznice, tako i u vezi ribolova uvelike pomogao da se profiliram u osobu i radnika kakva sam sada. Mir, tišina noći...sutan dana i rađanje novog - doživljaji su koji dižu čovjeka nevjerojatnom snagom prirode. Slobodno mogu ustvrditi da stres time umire, jer tada shvatiš da si čovjek...mali dio prirode iz koje si potekao i koju trebaš cijeniti.

Poruka za kraj ...

Ah, što reći.....

„Zlo će pobijediti jedino ako dobri ljudi ne učine ništa“

Edmund Burke

TRADICIONALNI GODIŠNJI SUSRETI SŽPS 2018.



PIŠE: Krešimir Belak
FOTO: SŽPS i SPVH

Dana 16. lipnja 2018. godine održano je tradicionalno godišnje druženje Sindikata željezničkog prometa Slovenije u Kranjskoj Gori. Kranjska gora je turističko mjesto u podnožju Julijskih Alpa iz kojega se pruža predivan pogled na Triglavsko gorje. Od granice sa Italijom i Austrijom udaljeno tek šest kilometara. Uz samo mjesto je veoma poznato skijalište. Na druženju su sudjelovali i Sindikat željezničkih radnika Slovenije, Savez željezničkih radnika, Savez za održavanje željezničke infrastrukture Slovenije i Savez prometnih operatora Slovenije. Također su kao gosti sudjelovale delegacije iz Bosne i Hercegovine, Crne Gore, Srbije, Poljske, a Hrvatsku je predstavljala sedmeročlana ekipa iz Sindikata prometnika vlakova. U popodnevним satima organiziran je uspon žičarom sa sjedalima na obližnji



vrh Vitranc za sve sudionike. Oni hrabriji i odvažniji, pa i nekoliko naših u povratku su umjesto žičare izabrali spust saonicama, ali ne po snijegu nego po vijugavoj tračnici koja vodi sve do podnožja brda. Na padini brda istovremeno se odvijao spust biciklista sa MTB biciklima po biciklističkoj stazi sa naglim krvinama, preprekama i skakaonicama. Druženje se nastavilo u sportskoj dvorani „Vitranc“ uz glazbeni ansambl i ples. Na kraju se izvlačila tombola



te su petero sretnih dobitnika osvojili besplatne vikende u Atomskim i Moravskim toplicama. U večernjim satima se pratila nogometna utakmica Hrvatska - Nigerija, a glavna atrakcija su bili naši navijači u hrvatskim dresovima, koje su svi pozdravljali i fotografirali se sa našim dečkima. Naravno, poslije pobjede slavlje se otegnulo duboko u noć uz našu Hrvatsku „pismu“.





DARKO MILKOVIĆ

skretničar u kolodvoru Đurđenovac

KRONOLOGIJA JEDNE BEŠČUTNOSTI

PİŞE:Nebojša Gojković
FOTO: Nebojša Gojković

U prošle 4 godine o našem kolegi Darku Milkoviću pisali smo u nekoliko navrata. Svi ti tekstovi, kao uostalom i sve ostalo što smo u tom periodu vezano za Darka poduzimali, bili su u službi rješavanja njegovog osnovnog problema kad je o poslovnom dijelu života riječ, a koji mu je isto tako uvelike utjecao i na privatni život, odnosno njegovom mjestu rada. Za one koji se ne sjećaju, a imajući u vidu da je ponavljanje „majka“ mudrosti, osvrnut ću se još jednom na tešku životnu situaciju u kojoj se Darko našao i zbog koje smo uglavnom u prethodnim tekstovima i pisali o njemu. Darko je otac četvoro malodobne djece: Veronike stare 12 godina, Magdalene stare 10 godina, Stjepana starog 8 godina i Sare stare 4 godine. Prije otprilike 4 godine, kćи Magdalena oboljela je od najtežeg oblika karcinoma koji se iz kralježnice raširio na gotovo sve ostale organe, tako da joj liječnici nisu davali nikakve šanse za preživljavanje. Nitko ju nije htio operirati smatrajući to gubljenjem vremena i sredstava, da bi tek nakon upornosti i stalnih molbi Darka i njegove supruge obavljena operacija koja je trajala 12 sati i uslijed koje je Magdaleni odstranjeno oko 90% karcinoma, dok će onih preostalih 10% zauvijek ostati u njoj. Magdalena je na veliko iznenađenje medicinske struke i svih onih koji posjeduju barem ono osnovno znanje o malignim bolestima, pobijedila sasvim izglednu smrt i vratila se nekom svom uobičajenom životu, ali tek tada su do izražaja došle

posljedice koje je karcinom ostavio iza sebe; Magdalena lijeva nogu je potpuno oduzeta, uslijed čega sada dolazi do nesrazmjernog razvoja tijela, a što opet dovodi do iskriviljavanja kralježnice. Iz tog razloga prisiljena je redovito ići u Zagreb na kontrolne preglede kao i fizikalne terapije kojima se to pokušava ispraviti. Na kontrolne pregledne prisiljena je ići i iz razloga da se preostali dio karcinoma koji nije odstranjen ne bi ponovo aktivirao i raširio po tijelu. Osim toga, izgubila je osjećaj za fiziološke potrebe, što znači da će cijeli život morati nositi pelene. Sin Stjepan i kćи Veronika podvrgnuti su prošle godine operacijama vezanima za dišne organe, s tim što će Stjepan kroz određeno vrijeme morati još jednom biti operiran. Darkova supruga Dragana, prije nekih godinu i po dana imala je teži oblik moždanog udara uslijed kojeg je dvaput reanimirana i koji je jedva preživjela. Darkova obitelj živi u mjestu Breštanovci koje je od njegovog mjesta rada udaljeno 17 km. I tu dolazimo do onog što je Darko i pored svih nevolja koje su ga snašle, isticao kao njegov najveći problem, a to je radno vrijeme skretničara u kol. Zdenci-Orahovica. Prije otprilike 6 godina, nekakav šeret i šaljivdžija iz Regije Istok došao je na ideju koju je onda ekspresno i sproveo u (ne) djelo, da radno vrijeme skretničara u kol. Zdenci-Orahovica bude svaki dan od 11 do 18 sati. Tako je Darko zadnje 4 godine, otkad je dobio ugovor kao jedini skretničar u ovom kolodvoru, svaki dan putovao ukupno 34 km do posla i nazad, mjesечно otprilike 25 ili 26 puta, a u mjesecu u kojem se održavalo i obavezno poučavanje iz prometnih propisa, ispadalo je da radi neprekidno 13 uzastopnih dana. Kako smo preprošle godine zahvaljujući patuljku u svilenom odijelu i njegovoj družini dobili najlošiji Kolektivni ugovor u povijesti HŽ Infrastrukture, a kojim su putni troškovi riješeni na dobro poznat način, tako je Darko već više od godinu i po dana, svaki mjesec od plaće morao odvajati još 300 kuna za prijevoz („USPJELI SMO!“). Budući da uslijed već spomenutog radnog vremena nije imao noćnog rada, tako mu je i visina osobnog dohotka bila nedostatna za život (imao je najmanja primanja od svih izvršnih radnika na pruzi Osijek - Koprivnica). Da bi prehranio obitelj, bio je prisiljen baviti se i poljoprivredom, gdje mu je opet radno vrijeme predstavljalo problem, jer nikad nije bio kod kuće i sav posao vezan uz poljoprivredu, kao i briga o djeci, pali su na suprugu, a što je pored svakodnevnog stresa vezanog za zdravstveno stanje djece i dovelo do njenog moždanog udara. U više navrata Darko se obraćao poslodavcu sa zamolbom za premještaj u susjedni kolodvor Đurđenovac u kojem skretničari rade normalan turnus 12/24/12/48 i gdje po važećoj sistematizaciji nedostaje jedan izvršitelj, a koji bi mu umnogome olakšao život i smanjio kako vrijeme, tako i troškove putovanja na posao. Tako je u veljači prošle godine (7. veljače 2017.g., urudžbeni broj 253) posao zamolbu direktoru

Regionalne jedinice Istok gosp. Krunoslavu Papiću. Odgovor na zamolbu ni pismeni ni usmeni, nikada nije dobio. Početkom ove godine obratio se redom voditelju Područne radne jedinice prometa Istok gosp. Krunoslavu Papiću (18. siječnja 2018.g., urudžbeni broj 56), direktoru Sektora za promet gosp. Tihomiru Španiću (31. siječnja 2018.g., urudžbeni broj 306), te na kraju i samom predsjedniku Uprave HŽ Infrastrukture gosp. Ivanu Kršiću (14. veljače 2018.g., urudžbeni broj 486). Ni na jednu od ovih zamolbi nije dobio odgovor. Na skupu radnika održanom u Vinkovcima 21. veljače 2018.g., osobno sam uputio prisutnom vodstvu Područne radne jedinice prometa Istok pitanja vezana uz situaciju Darka Milkovića, te ima li poslodavac namjeru na bilo koji način pomoći u rješenju njegovog slučaja. Nakon dobivenih odgovora iz kojih je bilo više nego očigledno da poslodavac nema nikakvu ozbiljnu namjeru baviti se Darkovim problemom, SINDIKAT PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE istog dana odlučio je slučaj Darka Milkovića istjerati do kraja. Tako smo se već sljedeći dan, točnije 22. veljače 2018.g., zajedno s Darkom i uz njegovo odobrenje, obratili našem resornom Ministarstvu, točnije ministru pomorstva, prometa i infrastrukture gosp. Olegu Butkoviću. Kako je Darko sudionik Domovinskog rata i hrvatski branitelj, obratili smo se i ministru hrvatskih branitelja gosp. Tomi Medvedu. Isto tako, obratili smo se redom Ministarstvu za demografiju, obitelj, mlade i socijalnu politiku, Uredu predsjednice RH gde Kolinde Grabar Kitarović, Uredu premijera RH gosp. Andreja Plenkovića, te predsjedniku Hrvatskog sabora gosp. Gordani Jandrokoviću. S većine navedenih adresa

vrlo brzo dobili smo odgovore s iskazanom dobrom voljom i riješenošću da se Darku na svaki način pomogne. Čak se i od strane poslodavca onako stidljivo počeo nazirati nekakav interes za ovaj slučaj, što je rezultiralo time da je Darko na njegov zahtjev sve one navode o zdravstvenom stanju članova svoje obitelji potkrijepio obimnom količinom medicinske dokumentacije. A onda, kao kakav hladan tuš, na Darkovu kućnu adresu stiže dopis iz HŽ Infrastrukture, točnije iz Sektora za upravljanje ljudskim potencijalima, u kojem ga obavještavaju da mu oni ne mogu pomoći iz razloga što se popunjavanja slobodnih radnih mjesta isključivo obavljaju po nekakvom pravilniku, članku, stavku, prilogu, bla, bla... Birokracija „uzvraća udarac“! Sad, jedan takav odgovor poslodavca možda bi još i značio nešto u nekoj drugoj tvrtki gdje je sve vidljivo i transparentno, gdje se uvijek i u svakoj prilici poštuje procedura i postojeće norme, ali svojevrstan je paradoks, da ne kažem bezobrazluk, odgovoriti tako nešto radniku u tvrtki u kojoj je otprilike sve suprotno od navedenog. Pa kod nas se već godinama unazad raspisuju interni natječaji čije rezultate „nekim čudom“ svi već unaprijed znaju, pa onda kad netko na takve rezultate uloži žalbu, isti se ponistiavaju ili se postupak revizije razvlači unedogled, a nitko za to ne snosi odgovornost. Ne tako davno, imali smo i interni natječaj po čijem je okončanju onim djelatnicima čije su prijave bile odbijene, a svi su redom bili zaposlenici HŽ Infrastrukture na neodređeno vrijeme, od strane Povjerenstva za provedbu internog natječaja kao razlog odbijanja odgovorenako su se na interni natječaj „mogli javiti isključivo radnici HŽ



BROJ 78 - 79 srpanj - kolovoz 2018.

BROJ 78 - 79 srpanj - kolovoz 2018.

Infrastrukture zaposleni na neodređeno vrijeme“????!! Ni za ovo nitko nikad nije snosio odgovornost. Kad je konkretno o spomenutom pravilniku riječ, isti se od prilike do prilike po potrebi prilagođava i to na način da ako je na primjer, za neko radno mjesto (uglavnom rukovodeće) potrebna visoka stručna spremu, a neki od poslodavčevih „izrazitih favorita“ imaju tek višu stručnu spremu ili čak ni to, onda se u pravilniku samo promjeni sporna odredba u smislu da je za predmetno radno mjesto dovoljna stručna spremu koju posjeduje taj zbog kojeg se ta odredba i mijenja. Čim se svrši s „predigrom“, „odabranim“ više nema nikakvih pravnih prepreka da odmah „preuzme sektor“, a posljednja takva „varijacija na zadani temu“ bila je nedavno u kolodvorima Koprivnica i Križevci. Đorđe Balašević u svojoj pjesmi „Utjecaj rođaka na moj životni put“ ima dio u kojem kaže slijedeće: „Nisam mislio da su diplome ona presudna životna stvar...“ Očigledno da i određene interesne skupine u HŽ Infrastrukturni dijele njegovo mišljenje. Siguran sam da bi, da je kojim slučajem bilo potrebe, za nekog od njihovih „intelektualaca“ u taj famozni pravilnik bila unijeta i odredba po kojoj je za određeno rukovodeće radno mjesto sasvim dovoljna i „mala matura“. Ali zato kada je radno mjesto skretničara u pitanju, e tu onda nema „ni po babu, ni po stričevima“, već lijepo pravilnik, članak, stavak, prilog... Pa nećemo valjda zbog jednog skretničara da nas netko proziva kako nam u tvrtki vladaju „nepotizam i renesansa“? Kako smo samo službeni i pedantni kad se radi o „malom“ čovjeku, odnosno o izvršnom radniku... A nije to službenost i pedantnost,

ima jedan izraz koji puno vjernije karakterizira jedan ovakav odnos, a to je BEŠĆUTNOST! I tako, shodno pravilniku, članku, stavku i prilogu, Darko je i dalje ostao u kolodvoru Zdenci-Orahovica. Kako je od obraćanja na sve one navedene adrese prošlo više od 3 mjeseca, dana 25. svibnja 2018.g. ponovo upućujemo dopise svim spomenutim institucijama upozoravajući ih na to da se u Darkovom slučaju ništa nije pomjerilo s mrtve točke i moleći ih da se još jednom zauzmu za Darka. Nekoliko dana kasnije, na Darkovu kućnu adresu stiže dopis iz Ureda predsjednice RH gde Kolinde Grabar Kitarović, u kojem ga obavještavaju da su o njegovom slučaju ponovo obavijestili našeg poslodavca i da očekuju da se ovaj slučaj što prije pozitivno okonča. I gle slučajnosti, nedugo zatim, točnije 13. lipnja 2018.g., a shodno pravilniku, članku, stavku i prilogu, Područna radna jedinica prometa Istok raspisuje Interni natječaj za popunu slobodnog radnog mesta skretničara u kolodvoru Đurđenovac. Darko se naravno, javlja na isti, njegova prijava se usvaja, te s danom 1. srpnja 2018.g. postaje skretničar kolodvora Đurđenovac. Time je konačno okončan jedan, po svemu viđenom jedinstven slučaj nebrige i bešćutnosti u našoj tvrtki. U svim svojim prijašnjim tekstovima u kojima sam pisao o slučajevima u kojima smo kao sindikat sudjelovali u rješavanju nekakvih problema naših kolega i članova, uvijek sam našao za shodno zahvaliti se i onim predstavnicima poslodavca koji su u predmetnim slučajevima pokazali dobru volju i želju da se dođe do nekakvog pozitivnog rješenja za nekog od radnika, ne gledajući tada na nekakvu našu sindikalnu

suprotstavljenost niti na nekakve osobne animozitete. Ovo će biti prvi put da se neću zahvaliti nikome, jer realno gledajući, tko zaslužuje zahvalu? Komu se iz naše tvrtke zahvaliti ako je za rješenje Darkovog slučaja morao intervenirati sam državni vrh (a njima smo se, kako to već red nalaže, svakom ponaosob zahvalili)? Što reći i kako čovjek uopće može reagirati na jedan ovakav slučaj? Upravo nevjerljivo i nestvarno djeluje situacija u kojoj smo se manje kao tvrtka, a više kao društvo u cijelini našli, da u ovakvim i sličnim slučajevima koje proživljavaju ljudi oko nas, mi stojimo po strani i nijemo promatramo, a svi smo kao osjećajni i solidarni, altruisti i dobrovrori, svi smo veliki kršćani i humanitarci. Prije svega tu mislim na one koji mogu nešto učiniti, one kod kojih su i „nož i pogača“, u

ovom slučaju na naše nadređene. Što se to desi sa ljudima koji su do jučer bili naše kolege, dijelili s nama sve lijepo i ružne dijelove željezničkog posla, a onda došli na neke više pozicije s kojih kao da ne vide ništa (ili ne žele vidjeti). Kakav se to „klik“ desi u njihovom emotivnom sklopu pa izgube svaku empatiju za probleme onih svojih dojučerašnjih kolega koji su na hijerarhijskoj ljestvici ostali negdje ispod njih. Ako jedan slučaj kao što je bio ovaj Darkov nije mogao probuditi u njima ono ljudsko, ako nisu osjetili nikakvu potrebu da mu pomognu, a bili su u prilici, jer bio je dovoljan jedan telefonski poziv ili jedan list papira s potpisom, što onda mogu očekivati oni koji nisu u ovakvoj situaciji? Što onda svi skupa možemo očekivati od raznih novih organizacija i sistematizacija koje se najavljuju? Zar ima netko toliko optimističan, da ne kažem

naivan, pa da očekuje da će nas nadređeni zaštititi? Hoće, isto kao i Darka... Treba reći da smo kao sindikat bili spremni i za situaciju u kojoj ni nakon svih ovih poslanih dopisa i intervencija ne bi došlo do jednog ovakvog pozitivnog rješenja, jer već smo imali spremna obraćanja (što osobno mogu i dokumentirati) svim udrugama koje se bave ovom problematikom, kao i svim medijima, kako onim pisanim, tako i elektronskim, a sve kako bismo s ovim slučajem upoznali i animirali i cjelokupnu hrvatsku javnost. Nema tih vrata na koja ne bi pokucali i nema te adrese na koju se ne bi obratili kako bismo pomogli našem kolegi. Volio bih kada bi se danas, nakon što je ovaj slučaj pozitivno riješen, neki od onih koji su mogli, a nisu htjeli pomoći, bar malo zacrvenjeli, ali isto tako svjestan sam da to nije moguće, jer da bi se netko



BROJ 78 - 79 srpanj - kolovoz 2018.



zacrvenio, morao bi imati obraz, što onda samo po sebi implicira da se ti „neki“ neće nikada zacrvenjeti... Da ne bude da je krivica bila samo na jednoj strani, i Darko isto tako snosi svoj dio odgovornosti. Kriv je ponajprije što živi u vremenu u kojem su skromnost i poštenje već odavno prevaziđene kategorije, koje danas tek rijetki ubrajaju u vrline. Druga njegova krivica je ta što je član SINDIKATA PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE i što je moguće rješavanje ovog njegovog problema jako smetalo svim onim lijenim i nesposobnim bitangama i kvazi sindikalistima o kojima pišem gotovo u svakom svom tekstu, a koji bi onda u očima svojih članova ispali još ljeniji i nesposobniji (ako je to uopće moguće), pa su se isti iz petnih žila opirali i opstruirali ovaj slučaj kako bi se što duže očuvalo stanje koje je bilo. Treća, a ujedno i najveća Darkova krivica, jeste činjenica da ne posjeduje vikendicu negdje u brdima, jer da ju kojim slučajem posjeduje, mogao je onda u njoj s odabranim društvom slaviti Svetog Huberta, Svetog Martina, Svetog Vinka i sve ostale svece koji raznim „krkanima“ i „lezilebovićima“ služe kao podloga za zadovoljenje njihovih hedonističkih poriva, a uvjeren sam da bi nakon samo jedne od tih proslava ovaj problem s radnim mjestom odavno bio riješen. I ne samo to, mogao bi onda mirne duše, kao najveća bitanga koja je kročila na željeznicu još od Austro-ugarske monarhije do današnjih dana, dolaziti na posao kad hoće, odlaziti kad hoće, mogao bi uopće ne dolaziti na posao, a kada i dođe, mogao bi ne raditi ništa. I uz sve to bio bi poštovan i cijenjen kao i svi oni ostali željezničari koji svoje obveze uredno izvršavaju. Ali, to je već jedna davno ispričana priča. Darku želim puno uspjeha na novom radnom mjestu i da ovaj premeštaj njemu i njegovoj obitelji bude prekretnica na putu u jedan bolji i sretniji život, jer nakon svega što su prošli, nema sumnje da su ga zasluzili. Kao rezime cjelokupnog slučaja Darka Milkovića, podsjetit ću Vas na onu izrek koja govori o tome kako onaj tko nema volju, uvijek nađe opravdanje, a onaj koji ju ima, uvijek nađe rješenje. Evidentno je da smo mi i ovaj put našli rješenje. Ipak se okreće...

BROJ 78 - 79 srpanj - kolovoz 2018.



PRIČA O USPJEHU ILI USPJEŠNO PRODAVANJE MAGLE?

Projekti ulaganja u modernizaciju i gradnju željezničke infrastrukture - priča o uspjehu ili uspješno prodavanje magle?

PIŠE: SPVH
FOTO: SPVH

2. DIO: ODABIR PROJEKATA ISKRIVLJENOM LOGIKOM EU FONDOVA

Uvod

Jesu li projekti modernizacije i gradnje koje priprema i provodi HŽI kao upravitelji infrastrukture, priča o uspjehu i zalog neke nove i bolje željeznice ili nešto drugo? Jamče li milijarde kuna koje sada investiramo u pruge bolju željeznicu za korisnike i nas željezničare ili novac bacamo u bunar?

Odabire li HŽI projekte putem vrednovanja njihovog učinka na mrežu? Na koji način su projekti Vinkovci - Tovarnik, Sveti Ivan-

Žabno - Gradec, Dugo Selo - Križevci, Vinkovci - Vukovar dobili prednost nad projektima Savski Marof - Zagreb Glavni Kolodvor ili Zagrebački čvor? Radi boljeg razumijevanja i sagledavanja cjelokupne slike krenuli smo razjasniti put od nastanka projekata do njegove realizacije. U prošlom broju pisali smo o važnosti strateških dokumenata i potrebi da projekti budu utemeljeni u postavljenim strategijama i dugoročnim planovima poduzeća, a u ovom broju pokušat ćemo sagledati kako se u praksi HŽI odabiru projekti.

Način odabir projekata

U prošlom broju konstatirali smo da uspješne željeznice i struka odabiru projekte putem različitih metodologija vrednovanje projekata kako bi se utvrdio njihov pojedinačni i zbirni učinak na željezničku mrežu i poslovanje poduzeća te u uvjetima ograničenih resursa (ljudi, novac, vrijeme) odabrali projekt s najvećim učinkom na problem koji se želi riješiti (npr. poboljšanje propusne moći pruge, smanjenje trajanja putovanja, povećanje sigurnosti, smanjenje operativnih ili nekih drugih troškova poslovanja...). Tako neki manji projekt (financijski i vremenski) poput osiguranja željezničkog kolodvora ili željezničko cestovnog prijelaza može donijeti puno veći efekt u skraćivanju vremena putovanja između dva kolodvora od ulaganja u dionicu otvorene pruge između

ta dva kolodvora. Ovdje naravno govorimo o projektima koji se bave modernizacijom odnosno gradnjom nove infrastrukture jer osnovna je prepostavka dobrog i odgovornog poslovanja da se postojeća imovina i sredstva kojim raspolaže neko poduzeće redovito i kvalitetno održava. Naravno, s obzirom na ogromni zaostatak u održavanju, metodologija odabira projekata putem vrednovanja njihovog učinka na mrežu trebala bi se primjenjivati i na projekte održavanja.

Odabir projekata logikom EU fonda

Kako bi razjasnili svoju prepostavku o načinu odabira projekata „iskriviljenom logikom EU fonda“ moramo najprije razjasniti kakva je to logika EU fonda misleći pri tome prije svega na kriterije odabira projekata za sufinanciranje iz EU fonda.

EU fondovi zamišljeni su kao financijski instrumenti koji podupiru provedbu pojedine politike Europske

unije u zemljama članicama. Za svaku finansijsku razdoblje EU (7 godina) Evropska komisija predlaže, a EU parlament usvaja proračun EU kroz koji se definiraju iznosi sredstava za svaki EU fond. Pri tome je važno znati da pojedinim fondovima (npr. CEF) u smislu dodjele sredstava krajnjim korisnicima upravlja isključivo Evropska komisija preko svojih agencija, dok se za pojedine fondove (npr. strukturni fondovi; Kohezijski fond, Europski fond za regionalni razvoj) dodjela sredstava odvija preko država članica i njihovih nadležnih tijela (ministarstava, agencija i sl.). Pojednostavljeno možemo kazati da se preko fondova kojima upravlja EK najčešće sufinanciraju projekti od zajedničkog interesa pa tako CEF fond sufinancira isključivo projekte koji doprinose razvoju transeuropske mreže (prometna, energetska, telekomunikacijska) dok se sredstvima kojima upravljaju državna tijela zemlje članice sufinanciraju projekti koji doprinose razvoju Europske unije indirektno kroz projekte koji su važni za tu državu

članicu. Tako u RH projekte vezne uz razvoj željezničke mreže koja je dio TEN-T osnovne mreže (koridori RH-1, RH-2 i RH-3) možemo sufinancirati iz CEF fonda ali i iz strukturnih fondova. Natječaje za projekte sufinancirane iz CEF provodi i u ime EK sklapa ugovore o dodjeli sredstva INEA (agencija). Natječaje za projekata vezane uz ostatak željezničke mreže u RH, prije svega sveobuhvatne TEN-T mreže, a koji su pogodni za sufinanciranje iz strukturnih fondova objavljuje Ministarstvo mra, prometa i infrastrukture.

Na temelju dogovorenih ukupnih iznosa unutar svakoga fonda određuju se iznosi koji će se alocirati u funkciji financiranja pojedinih ciljeva (ciljeva koji su određeni politikama i strategijama) te koliko će sredstava biti dodijeljeno na upravljanje pojedinoj zemlji članici. Svaki fond ima svoja „pravila igre“ odnosno definirana pravila na koji se način može ostvariti sufinanciranje i koja vrijede za sve prijavitelje jednako. Pravilima svakog fonda definirano je između ostalog, tko može biti prijavitelj projekta



(npr. ministarstvo, poduzeća, lokalna zajednica...), koji tip projekta je prihvatljiv za financiranje (npr. radovi, izrada studijske dokumentacije, studije s ili bez pilot projekata...), koji su kriteriji za odabir projekta (najčešće relevantnost projekta, zrelost, kvaliteta, doprinos...), koji su troškovi prihvatljivi (npr. nabavaka roba i usluga, trošak rada...) a koji neprihvatljivi (npr. PDV, bankovne transakcije...). **Važno je znati da održavanje pa tako i željezničke infrastrukture nije prihvatljivi trošak za sufinanciranje.** Pravila za sredstva koje se dodjeljuju preko Ministarstva mora, prometa i infrastrukture definirana su kroz proces „programiranja“ u pregovorima s EK. Ključni dokumenti koji definiraju prihvatljivost željezničkih infrastrukturnih projekata za sufinanciranje jesu Sporazum o partnerstvu (između EK i RH) i Operativni program za konkurentnost i koheziju.

U praksi, kad govorimo o projektima vezanim uz željezničku infrastrukturu, pojednostavljeni možemo reći kako

osnovni preduvjet za sufinanciranje iz EU fondova jesu utemeljenje projekta u strateškim dokumentima EU odnosno doprinos projekta (direktno ili indirektno) postizanju zacrtanih ciljeva na EU razini te da projekt bude dovoljno „zreo“ odnosno spreman za fazu izvođenja (radova, usluga). Kako su EU strategije postavljene „dovoljno široko“, a mi kao država zaostajemo u ostvarivanju većine postavljenih ciljeva prosječno stručna osoba može naći utemeljenje za gotovo bilo koji projekt koji poželimo sufinancirati na osnovoj i sveobuhvatnoj TEN-T mreži u RH, dok malo bolje stručna osoba (od prosječne) može naći utemeljenje i za projekte koji se sufinanciraju, a da nisu na TEN-T mreži.

Odabir projekata iskriviljenom logikom EU fondova

Problem nastaje kad treba dokazivati „zrelost“ projekta jer to za projekte rekonstrukcije ili gradnje nove željezničke infrastrukture podrazumijeva pripremljenu studijsku i tehničku dokumentaciju

(studija opravdanosti, uključujući studiju troškova i koristi - CBA, studiju utjecaja na okoliš, idejni i glavni projekt, građevinske dozvole...).

I upravo se u pripremljenosti odnosno bolje rečeno u ne pripremljenosti krije odgovor na pitanje zašto se sufinanciraju projekti za koje svi znamo da su idem dobrodošli ali zasigurno nisu ključni niti za odvijanje željezničkog prometa, a niti na poboljšanje poslovanje poduzeća. Odgovore zašto su za sufinanciranje odabrani projekt manje važnosti pokušat ćemo radi prostora koji nam je na raspolaganju i lakšeg razumijevanja sažeti na najbitnije čimbenike koji su doprinijeli njihovom odabiru. Projekt Vinkovci - Tovarnik imao je projektnu dokumentaciju u završnoj fazi izrade kad je politici trebalo da pokaže kako imamo koristi od (tada još) ISPA prepristupnih EU fondova. To je naime bio prvi projekt u RH financiran iz prepristupnih fondova uopće. Budući da je bio prvi, za „nagradu“, udio sufinanciranja bio je svega 48%, za razliku od kasnijih projekata koji se redom sufinanciraju s 85%. Župan



Bjelovarko-bilogorski Bajs isforsirao je i iz županijskog proračuna djelom i platio pripremu projektne dokumentaciju za prugu Sveti Ivan Žabno - Gradec, a Hajdaš Dončić kao resorni Ministar „pogurao“ je projekt Zaprešić - Zabok. Dionica Dugo Selo - Križevci, iako je bila remontirana među poslednjim prugama i u najboljem tehničkom stanju, iz nekog je razloga ili možda igrom slučaja imala prije zgotovljeno projektnu dokumentaciju od drugih, kritičnijih dionica“ Mediteranskog koridora u RH. Kako bi povećali apsorpciju sredstava iz CEF-a odlučeno je da se prijavi projekt Križevci - Koprivnica iako je bilo jasno da nije „zreo“. INEA nije uspjela „prokljuvit“ da je projektna prijava puna alternativnih činjenica (neki staromodni bi rekli laži) gleda „zrelosti“ projekta te je potpisala ugovor o dodjeli sredstava i transferirala avans na račun HŽI. Budući da radovi moraju početi dvije

godine nakon potpisa radova tj. najkasnije u listopadu ove godine ili nam prijeti raskid ugovora, a još uvijek nemamo objavljeni javni natječaj za odabir izvođača, bit će zanimljivo vidjeti kojim alternativnim rješenjem će Uprava HŽI riješiti taj problem.

Orientacija na odabir projekata iskriviljenom logikom EU fondova odnosno da se odabiru projekti koje možemo sufinancirati iz EU fondova, a ne oni koji bi u najkraćem vremenu, uz najmanje sredstava u najvećoj mjeri doveli do poboljšanja konkurenčnosti naših pruga i do poboljšanja poslovnih rezultata u najmanju je ruku upitan. Jer tko bi od vas, dragi čitatelji, doma gradio bazen ili garazu za auto u situaciji kad mu krov prokišnjava, električna instalacija je neispravna, a vodovodne cijevi propuštaju.

Zaključak

Pri odabiru projekata željezničke infrastrukture mogli bi povuci usporedbu s autocestama i reći, nije važno koje projekte odabirom bitno je da gradimo nove i moderne pruge. I za autoseste smo se zadužili s 40 milijardi kuna ali bitno je da ih imamo. No, nažalost željezničara, na pruzi ne možemo očekivati milijune turista kojima bi ubirali paprenu cestarinu da podmirimo dospjele rate kredita, a iz cestarskog primjera vidimo da ni to nije dovoljno. Zato bi nam valjalo biti pametniji.

napomena:

U idućem, posljednjem nastavku, na primjeru nizinske pruge Rijeka - Zagreb - Koprivnica - državna granica pokušat ćemo opisati po nama ispravan pristup pripremi projekata.



ANTUN POŽEGLIĆ
portir u kolodvoru Zagreb RK

SJEĆA LI SE JOŠ TKO „AVIO-VLAKA“?

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

U velikoj zgradbi nasuprot bivšeg željezničkog hotela na ranžirnom kolodvoru ostalo je još malo naših ljudi iz HŽ Infrastrukture. U lijevom krilu zgrade smješten je naš šef kolodvora i još poneki radnik HŽ Infrastrukture, a u hodniku desno nalaze se službe HŽ Carga. Nailaze kolege iz nekadašnje Direkcije, a danas radnici HŽ Carga, uglavnom moji vršnjaci i više-manje svi, kada ih pitaš kako je, imaju jednu misao:

- „Ma pusti, samo da mi je još izdržati koju godinu. A neće biti lako.“

Sve to smješten za stolom u prostranom predvorju, čuva naš Ante Požeglić.

Svoj od 1984. godine dugački radni vijek započeo je kao prometnik u kolodvoru Klara.

- „To je malo poznat kolodvor, a u ako se ne varam a mislim da se ne varam, radi se o najvećoj željezničkoj raskrsnici u bivšoj Jugoslaviji. Klara je bila doista velika stanica, a i danas u izmijenjenim okolnostima ima značajnu ulogu u prometnom smislu. Oni koji razumiju naš posao to i znaju.“

Nakon Klare, od 1992. do 2012., Ante Požeglić bio je šef kolodvora u Velikoj Gorici. Vezano uz taj kolodvor uvijek mi je s jedne strane bila zanimljiva brzina s kojom se može doputovati do Zagreba, a s druge strane pruga je „malo“ izvan grada.

- „Malo ljudi to zna, ali lokalni bus vozi od centra Gorice do kolodvora. Nekada je iz Novog Čića preko grada pa do kolodvora vozio

„Konjko“ - konjski tramvaj (1907. - 1937. op. a.). Još u moje vrijeme tamo, doduše samo dvije godine (1985.- 1986.), svakodnevno je između Velike Gorice preko Zagreba do Ljubljane vozio je avio vlak. Zagreb je bio alternativni aerodrom za Ljubljjanu i obrnuto pa je tako napravljena i ta veza. Jasno je da bi danas veza Velike Gorice i „pruge“ trebala biti bolja.“

Prije četiri godine Ante Požeglić se teško razbolio, ali „izvukao se“ i uniformu je zamijenio radom na porti.

- „Ovo je lakši posao, a i općenito sam usporio ritam i u redu je. Radim u turnusu i autom iz Velike Gorice brzo dolazim na posao.“

Predma i preko oca, Stjepana naš sugovornik ima vezu sa željeznicom, povezanost supruge Sanje preko obadjeda Mire i Alojza ipak je veća. Vezu s prometom, doduše zračnim nastavljaju oba sina. U zračnoj luci radi Zvonimir, a na tornju kontrole letenja radi drugi sin Stjepan:

- „Jedno sam vrijeme radio kao prometni dispečer. To je krasan, dinamičan posao i volio sam ga raditi. U Klari smo imali oko 120 vlakova po smjeni, no oni se kreću prugom, jedan iza drugog. Ovo s avionima mi se čini složenije. Slažu s epovisini i šajbaj.“





TREBAMO LI DATI KOJU KUNU ZA SPORT I KULTURU?

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

U svjetlu uspjeha hrvatske nogometne reprezentacije prisjetio sam se i sportaša koji su iznimno kvalitetni, a opet daleko od svjetla pozornice. Uspjehe rukometaša, nogometaša, iznimnih pojedinaca teško je uspoređivati s onima manje uspješnima, ali i ti manje uspješni su zapravo iznimno uspješni.

Sportsko društvo „Lokomotiva“ djeluje u kontinuitetu 103 godine. Oduvijek je željeznica pomagala svoja društva, nikada izdašno ali u kontinuitetu. Pedeseta godišnjica SD „Lokomotiva“ obilježena je prigodnom monografijom, a stota se s obzirom na stavove Suše i drugarica nije smjela niti spomenuti. HŽ Infrastruktura pokrenula je sudske sporove protiv riječkog streljačkog kluba „Lokomotiva“ te protiv vinkovačkih stolnotenisača (vjerovali ili ne op.a.). Tada je ukinuto i onako skromno financiranje sportskih i kulturno umjetničkih društava, kolektiva od kojih se dio približava stotoj obljetnici. Rečeno je sredstva će se dodjeljivati tako

da se društva javе na natječaj, „pa će onda povjerenstvo...“ I od tada nitko nije dobio ništa.

Na svjetskom prvenstvu u Rusiji mogao se vidjeti oglas Ruskih državnih željeznica, oglasi DB-a nisu rijetki na velikim stadionima. Od hrvatskih državnih tvrtki, HEP je sklon financirati vrhunski sport i to medijski objaviti. Hrvatske željeznice, odnosno kompanije iz sustava, tradicionalno nisu sklone bilo kakvo vrsti oglašavanja. A objaviti oglas u kojem se podržava kakav nacionalni tim to se još nitko nikada nije usudio. S druge strane za razliku od HEP-a i ostalih velikih državnih firmi, pa i telekomunikacijskih kompanija, trgovackih lanaca, banaka...sve redom velikih oglašivača, Hrvatske željeznice (prepostavljam HŽ Infrastruktura i HŽ Putnički prijevoz) u svom sastavu imaju iznimno uspješna sportska i kulturno umjetnička društva s nedostignom tradicijom.

Rukometašice „Lokomotive“ višestruke su prvakinje Jugoslavije i

Hrvatske. Boksači „Lokomotive“ Borna i Boris Katalinić ukupno su devetnaest puta bili prvaci Hrvatske, Snježana Pejčić članica je SK „Lokomotiva“ iz Rijeke, dva od tri državna juniorska reprezentativca Hrvatske prije četiri godine bili su članovi STK Igea Željezničar iz Varaždina, hrvat „Lokomotive“ Ivan Lizatović ima broncu s prvenstva Europe.

Kulturno umjetnička društva „Filip Dević“, HKUD „Željezničar“ Osijek, KUD Hrvatskih željeznica Varaždin, KUD „Željezničar“ iz Zagreba društva su bogate tradicije koja na svojim cjelovečernjim programima mogu ispuniti najveće gradske dvorane. Ta društva idu na turneve širom svijeta. Spomenimo i orkestre limene glazbe iz Siska i Slavonskog Broda i jasno je da željeznica i danas pod svojim okriljem ima jako puno toga.

I sve to praktički za nula kuna. Kao u pustinji, čovjek bi pomislio da tu ništa ne može uspjeti, a opet život nađe put. Društva se snalaze kako znaju i umiju, ne kukaju i definitivno

na najbolji mogući način održavaju tradiciju, uključuju mlade u svoje programe i jednino što od željeznice imaju je naziv.

Na različitim obilježavanjima vezanim uz hrvatske željeznice obično su nastupala naša kulturno umjetnička društva, članovi uprave (uprava) znali su pozdraviti publiku uoči njihova nastupa... Danas se na željeznicu ne obilježava više ništa. Hrvatska vojska, policija, vatrogasci...obilježavaju jedan datum u godini kao svoj. Hrvatske željeznice prigodnim su svečanostima obilježavale 5. listopada. Toga više nema.

Možda je ipak došao trenutak da se i na željeznicu konačno okrene ploča. Željeznička sportska i kulturno umjetnička društva nešto je na što treba biti ponosan i na svaki mogući način im pružiti podršku, makar malu. Za početak.





OTVORENO PISMO U VEZI MIROVINSKE REFORME

Prijedlog mirovinske reforme neće potaknuti dulji ostanak u svijetu rada ni omogućiti veće mirovine, ali će povećati troškove mirovinskog sustava

FOTO: Nebojša Gojković

**SAVEZ SAMOSTALNIH
SINDIKATA HRVATSKE**

**NEZAVISNI HRVATSKI
SINDIKATI**

**HRVATSKA UDRUGA
RADNIČKIH SINDIKATA**
Zagreb, 12. srpnja 2018.

**Predsjedniku Vlade
Republike Hrvatske**

**Predsjedniku
Hrvatskog sabora**

**Ministru rada
i mirovinskog sustava**

**Zastupnicima u Hrvatskom
saboru**

Poštovani,
S obzirom da je resorni ministar, kao i više puta dosad, javnosti predstavio prijedloge „cjelovite mirovinske reforme“ prije nego što je s njima upoznao Radnu skupinu za mirovinsku reformu (RS) koja je na tome trebala raditi, želimo vas neposredno informirati o načinu vođenja postupka te o našim stajalištima.

O neprimjerenošći načina vođenja procesa
Iako smo tražili osnivanje RS još prije godinu dana, kako bi se imalo dovoljno vremena za prikupljanje relevantnih i vjerodostojnih statističkih podataka i izradu analitičke podloge te postigao društveni konsenzus o reformi i

mjerama, tek nedavno osnovana RS održala je samo dva sastanka u razmaku od mjesec dana (28.05. i 27.06.2018.) u trajanju od po sat i pol, s prezentacijama dostavljenima ne prije već nakon sastanaka.

U međuvremenu, rad se i formalno iz RS preselio na sastanke koalicijskih partnera, čiji rad, kao i svi drugi, pratimo kroz medije! Na početku prezentacije „Cjelovita mirovinska reforma“ stoji kako Ministarstvo rada i mirovinskog sustava (MRMS) priprema paket mirovinskih zakona u suradnji, među ostalim, sa socijalnim partnerima. Međutim, sindikalne

(sindikati), kao legalni i legitimni zastupnici radnika kojih se i održivost sustava i adekvatnost mirovna u budućnosti najviše i tiču, u izradu mirovinskog paketa uključene su samo na razini forme. Naime, u Radnoj skupini se ne vodi dijalog, već su njeni članovi, pa tako i socijalni partneri, samo još jedna skupina ljudi kojima MRMS, kao predlagatelj reforme, bez analitike i argumenata, povremeno prikazuje svoje prezentacije - ni manje ni više!

Stajališta i zahtjevi sindikalnih središnjica

Stajalište sindikalnih središnjica je kako mirovinskom reformom treba postići održivost sustava i adekvatnost mirovina. Stoga je nužno smanjiti pritisak na mirovinski sustav smanjivanjem priljeva novih umirovljenika te započeti popravljanje omjera broja radnika i umirovljenika i to stimulacijom radnika na duži ostanak u svijetu rada, na načelima pravednosti i nediskriminacije. Također, reformom treba otkloniti ili ublažiti nejednakosti nastale kao posljedice prethodne reforme. Reforma ovoga puta mora ići u korist, a ne na štetu radnika. Sve prijedloge odnosno konkretne mjere, vrednujemo u odnosu na ove ciljeve.

Podsjećamo kako Vijeće EU, o Nacionalnom programu reformi Hrvatske 2018. i o Programu konvergencije Hrvatske 2018., a vezano uz mirovinsku reformu, Hrvatskoj ponovno preporučuje:

1. odvraćanje od prijevremenog umirovljenja,
2. ubrzavanje prelaska na višu dobnu granicu za obvezno umirovljenje i
3. usklajivanje odredbi o mirovinama za posebne kategorije korisnika s općim pravilima za umirovljenje.

Vlada RH, međutim, na njih nastavlja odgovarati selektivno, olakso pristajući

na prve dvije (bez analitičkih podloga i procjene dugoročnih učinaka prijedloga), ali u odnosu na treću preporuku (još jednom) ne predlaže ništa.

Sindikalne središnjice od Vlade RH traže sljedeće:

- analitičku podlogu temeljem koje predlaže reformska rješenja,
- procjenu učinaka reformskih rješenja koja predlaže,
- pisano očitovanje na argumente koje dajemo i podatke na kojima ih temeljimo,
- prijedloge o usklajivanju odredbi o mirovinama za posebne kategorije korisnika s općim pravilima za umirovljenje i
- vraćanje rada na mirovinskoj reformi u okvire za to formirane Radne skupine i što hitnije sazivanje trećeg sastanka

U nastavku teksta nalaze se stajališta sindikalnih središnjica, s argumentima i podatcima kojima se potkrjepljuju sindikalna neslaganja s pojedinim naznakama reforme (iz prezentacije i medija).

S poštovanjem,
**Mladen Novosel,
SSSH, predsjednik**

**Krešimir Sever,
NHS, predsjednik**

**Miroslav Hraščanec,
HURS, predsjednik**

Na znanje:
**- Ured Predsjednice
Republike Hrvatske**
**- Sredstvima javnog
priopćavanja**

O (NE)PRIHVATLJIVOSTI POJEDINIH PRIJEDLOGA IZ PREZENTACIJE „CJEOVITA MIROVINSKA REFORMA“

Još jednom naglašavamo kako prezentacija koja se zove „Cjelovita mirovinska reforma“ ne sadrži cjelovite podatke i argumente na kojima se prijedlozi temelje, kao ni procjene njihovih dugoročnih učinaka. Ako je analitička podloga i izrađena, ona nije dostavljena Radnoj skupini te članovi ne raspolažu istim informacijama/podatcima kao predlagatelj reforme.

1. Razlozi za nužnost reforme

Prihvatljivo
Mirovinskom reformom treba postići održivost sustava i adekvatnost mirovina. Stoga je nužno smanjiti pritisak na mirovinski sustav smanjivanjem priljeva novih umirovljenika te započeti popravljanje omjera broja radnika i umirovljenika i to stimulacijom radnika na duži ostanak u svijetu rada, na načelima pravednosti i nediskriminacije. Također, reformom treba otkloniti ili ublažiti nejednakosti nastale kao posljedice prethodne reforme. Reforma ovoga puta mora ići u korist, a ne na štetu radnika. Sve prijedloge odnosno konkretne mjere, vrednujemo u odnosu na ove ciljeve.

Neprihvatljivo
Kroz medije resorni ministar tvrdi kako je „samo 20 posto trenutnih umirovljenika odradilo puni radni staž od 40 godina“ kao i „da se trenutačno deficit mirovinskog sustava u visini od 17 milijardi kuna nadoknađuje iz Proračuna“, te da je cilj Vlade, „da 30 godina staža koje je pre malo - produljimo“. Ove su izjave višestruko netočne i nekorektnе: Prvo, (više) ne postoji pojам „punog radnog staža“. Drugo, nekorektno je „zbrajati kruške i jabuke“ i tako davati sliku kakvu se želi: podsjećamo kako je, primjerice, nekad zakonski staž žena bio

postavljen na 30 odnosno 35 godina rada.
Treće, od početka 1990-tih - dotad posebni fondovi: radnički, obrtnički i poljoprivredni - objedinjeni su u radničkom fondu.

Cetvrti, prosjek mirovinskog staža starosnih mirovina je 32 godine rada, a prijevremenih 39.

Podatci koje tražimo (zatražili smo ih na prvom sastanku, ali ih nismo dobili)

Tražimo dodatne podatke o starosnim mirovinama za svaku kategoriju korisnika posebno (znači: po svakoj kategoriji korisnika mirovine prema posebnim propisima te posebno za korisnike po međunarodnim ugovorima):

- broj korisnika,
- prosjek dobi prilikom ulaska u mirovinu,
- prosjek mirovinskog staža,
- prosjek visine mirovina.

Također, tražimo dodatne podatke o strukturi iznosa koji se nadoknađuje iz Proračuna, odnosno koji nije „pokriven“ doprinosima (tranzicijski trošak iz I. u II stup, obveze po međunarodnim ugovorima, sredstva po kategorijama korisnika mirovine prema posebnim propisima čije mirovine nisu pokrivene doprinosima i dr.).

Traženi bi podaci trebali jasnije pokazati što je u mirovinskom sustavu doista neodrživo!

2. Duži ostanak u svijetu rada

Prihvatljivo

Razumijemo i podupiremo potrebu dužeg ostanka u svijetu rada te nam je prihvatljiva svaka finansijska stimulacija radnika da nastave raditi i nakon stjecanja nekog od uvjeta za umirovljenje, koja ih ne diskriminira prema uvjetima umirovljenja. Također, prihvatljiva nam je penalizacija, ali za one koji radnike tjeraju na prijevremeno umirovljenje (prema iskustvima nekih zemalja, moguće je razviti više modela).

Stoga podržavamo povećanje polaznog faktora za određivanje

starosne mirovine, za osobu koja prvi put stječe mirovinu i ima 65 godina života i 35 godina mirovinskog staža, s 0,15 na 0,34 posto za svaki mjesec kasnijeg odlaska u mirovinu.

Međutim, tu mogućnost, kako praksa pokazuje, koriste visokoobrazovani (znanstvenici, liječnici, akademski profesori...) čije su mirovine već značajno više od prosjeka.

S obzirom da se žene još uvek nalaze u prijelaznom razdoblju izjednačavanja dobi za starosnu mirovinu s muškarcima, tražimo da se zahtjev dobi (65 godina života) prilagodi ženama odnosno njihovom prijelaznom razdoblju (primjerice, ove je godine to 62 godine), uz zadržavanje istog uvjeta mirovinskog staža za oba spola (35 godina).

Također, tražimo zadržavanje stimulacije (u novoj predloženoj visini) i za korisnike starosne mirovine za dugogodišnjeg osiguranika. Smatramo da osoba koja iza sebe ima najmanje 41 godinu staža osiguranja u efektivnom trajanju zasluguje mogućnost ostvarivanja više mirovine po svakom mjesecu dužeg ostanka na radu nakon stjecanja uvjeta za umirovljenje jer pridonosi rasterećenju mirovinskog sustava.

Zahtjeve iznosimo na načelima pravednosti i nediskriminacije. Također,

to će u prijelaznom razdoblju utjecati na povećanje starosnih mirovina žena i onih korisnika koji su rano počeli raditi (OŠ, SSS), a čije su mirovine značajno ispod prosjeka. Dakle, riječ je primjerenosti njihovih mirovina na što mogu osobno utjecati dužim ostankom u svijetu rada.

Uz to, tražimo brisanje članka 50. Zakona o obveznom zdravstvenom osiguranju prema kojem osiguranik koji je navršio 65 godina života i 15 godina mirovinskog staža osiguranja

na temelju nesamostalnog ili samostalnog rada nema pravo na naknadu plaće na teret sredstava obveznoga zdravstvenog osiguranja za vrijeme privremene nesposobnosti za rad, već na teret sredstava poslodavca, odnosno na teret sredstava osiguranika obveznika uplate doprinos-a. Naime, prebacivanje troška bolovanja osoba starijih od 65 godina u cijelosti na poslodavce, nespojivo je s poticanjem dužeg ostanka u svijetu rada.

Neprihvatljivo

Već smo naveli kako nam je neprihvatljivo ukidanje povećanja mirovina od 0,15 posto za svaki

umirovljenje bez penalizacije ako se ne osjeća sposobnom više raditi, a ako može, zasluguje stimulaciju za duži ostanak jer pridonosi rasterećenju mirovinskog sustava.

Podatci koje tražimo

Tražimo dodatne podatke o dosadašnjem korištenju stimulacije čije se ukidanje predlaže, po godinama, od uvođenja do sada:

- broj korisnika koji su to pravo koristili (razvrstano prema spolu i obrazovanju),
- iznosi za tu namjenu potrošenih sredstava.

3. Ubrzavanje izjednačavanja uvjeta

mirovini za žene i muškarce, već tražimo zakonski povratak na 65 godina, do bilježenja pozitivnih kretanja za Hrvatsku u odnosu na prosjek EU i usporedive zemlje.

ARGUMENTI SINDIKALNIH SREDIŠNJIKA

(izvor podataka: Eurostat):

- Očekivano trajanje života u Hrvatskoj u 2016. godini niže je za 2,8 godina ukupno (3,2 godine muškarci, 2,3 godine žene) u odnosu na prosjek EU, s tim da prosjek EU dižu razvijenije zapadne i sjeverne države članice. Dio nema usporedivih zemalja nije došao ni do 65 godina

života kao uvjeta za starosnu mirovinu. Prema izvješću EK (The Ageing Report: Economic and Budgetary Projections for the EU Member States 2016-2070) razlika u očekivanom trajanju života u 2016. godini neznatno je veća i iznosi 3,3 godine za muškarce i 2,6 godine za žene, prema projekcijama za 2040. godinu ta razlika za muškarce iznosi 2,6 godina, a za žene 2 godine dok u 2070. godini za muškarce razlika iznosi 1,7 godina i za žene 1,4 godine.

Očekivano trajanje

života nakon 65. godine starosti u Hrvatskoj je u 2016. godini ukupno 17,6 godina u odnosu na EU prosjek koji iznosi 20,0 godina (15,6 godina muškarci i 19,2 godine žene, dok je prosjek EU 18,2 godina muškarci i žene 21,6 godina).

- Očekivano trajanje života prema stupnju obrazovanja u Hrvatskoj u 2016. godini: za one s osnovnom školom (ISCED 0-2) je 77 godina, sa srednjom stručnom spremom (ISCED 3-4) je 77,5 godina, a za

visoko obrazovane (ISCED 5-8) je 80,5 godina.

- Očekivano trajanje zdravog života pri rođenju u 2016. godini u Hrvatskoj je 57,1 godina za muškarce i 58,7 godina za žene, u odnosu na prosjek EU 63,5 godina za muškarce i 64,2 godine za žene.

Očekivano trajanje zdravog života

- Očekivano trajanje zdravog života nakon 65. godine u 2016. godini u Hrvatskoj je dvostruko kraće od prosjeka EU, odnosno u Hrvatskoj za muškarce iznosi 5,2 godine, a za žene 4,9 godina dok je prosjek EU za muškarce 9,8 godina, a za žene 10,1 godinu.

- U Hrvatskoj u 2017. godini stopa zaposlenosti dobne skupine od 25 do 54 godine starosti iznosi 74,9 posto, a dobne skupine od 55 do 64 godine starosti iznosi 40,3%, dok prosjek EU za dobnu skupinu od 25 do 54 godine starosti iznosi 79,7 posto, a za dobnu skupinu od 55 do 64 godine starosti iznosi 57,1 posto.

- Osim svega navedenog prema izvješću EK (The Ageing Report: Economic and Budgetary Projections for the EU Member States 2016-2070) očekuje se da će 12 zemalja članica u projiciranom razdoblju imati pad u javnim troškovima za mirovine kao udjelu u BDP-u. Najveći pad očekuje se za Grčku (-6,6 postotnih bodova), zatim za Hrvatsku (-3,8 postotnih bodova), Francusku (-3,3 postotnih bodova), Latviju (-2,6 postotnih bodova) i Portugal (-2,2 postotnih bodova). Za još sedam zemalja također se projicira smanjenje, ali nešto manje, točnije između 1 i 1,9 postotnih bodova (Danska, Estonija, Italija, Litva, Španjolska, Švedska i Poljska). Za Hrvatsku se projicira kako će se u 2040. godini smanjiti javni troškovi za mirovine kao udjelu u BDP-u s 10,6% zabilježeno u 2016. godini na 8,3% da bi do kraja projiciranog razdoblja tj. 2070. godine iznosili 6,8%. Usporede li se pak podatci o javnim troškovima za mirovine kao udjeli u BDP-u Hrvatske i prosjeku EU 28, vidljivo je kako je 2016. godine u Hrvatskoj taj udio



iznosi 10,6%, a u EU 28 - 11,2%, u 2040. godini u Hrvatskoj će udio iznosi 8,3%, a u EU 28 - 12%, dok će u 2070. godini u Hrvatskoj taj udio iznosi 6,8%, a u EU - 28 iznosit če 11%.

Vezano uz navedeni podatak o niskoj stopi zaposlenosti osoba od 55 do 64 godine starosti naglašavamo da je riječ, u pravilu, o neprilagođenosti radnih mjeseta starijim radnicima, posebice u nekim sektorima, nevjekost poslodavaca da zadrže starije radnike, opet posebice u nekim sektorima, nemogućnosti starijih radnika sudjelovati u različitim oblicima edukacije (pristup cjeloživotnom učenju nije postavljen kao pravo pojedinca) i dr. Sve su to prepreke koje je potrebno sustavno otklanjati, za što se koriste prijelazna razdoblja. Poticanje dužeg ostanka u svijetu rada stoga bi prvenstveno trebalo usmjeriti na ovu skupinu, odnosno prvo omogućiti većini radnika zaista i raditi do 65 godina starosti, a tek kad se takvi uvjeti ostvare razmišljati o dalnjem podizanju dobne granice.

S druge strane, predlagatelj reforme nije iznio ni jedan argument kojim bi potkrijepio prijedlog ranijeg prelaska na rad do 67 godina za oba spola! Da zaključimo, kao zakonski uvjet odlaska u starosnu mirovinu može se staviti i 80 ili više godina života, ali to ne znači da će ljudi doista do tada (moći) raditi. Jedno je propis, drugo su stvarne mogućnosti, imajući u vidu činjenicu da je starenje individualan proces, netko propada mentalno, netko fizički, netko oboje, a netko je u izvrsnoj formi do pozne starosti. Međutim, propis mora postavljati uvjete prema mogućnostima većine, a ne manjine, i to upravo zato jer će svi koji ne postižu propisanu normu (dob) biti kažneni! To je isto kao postavljanje kvalifikacijske norme za skok u vis na razini 2,45 m iako se zna da je samo jedna osoba u svijetu preskočila tu visinu!

4. Destimuliranje prijevremenog

umirovljenja Prihvatljivo

Prihvatljivo nam rješenje dogovorenog konsenzusom, temeljem podataka i argumenata. U tome smo spremni sudjelovati, a na sastanku RS ponuditi čemo i neka moguća rješenja.

Neprihvatljivo

Neprihvatljiv nam je prijedlog većeg umanjenja mirovina zbog odlaska u prijevremenu starosnu mirovinu linearno za 0,34 posto za svaki mjesec ranijeg umirovljenja. Već je i sadašnji model dovoljno destimulativan. Linearno umanjenje smatramo nepravednim dok sadašnji model

na mirovinski sustav, a ne njegovu opterećenju. Prihvatljiva su nam rješenja koja radniku daju mogućnost izbora, ali vodeći računa o onome što se želi postići - rasterećenje sustava.

Neprihvatljivo

Prijedlog koji nudi predlagatelj potiče i radnika i poslodavca na nova opterećenja i mirovinskog sustava i sustava rada. Ako radnik može i želi nastaviti raditi, a poslodavac ima potrebu za njegovim radom, radnika treba zadržati u radnom odnosu, a ne umiroviti ga uz zadržavanje radnog mesta.

Temeljni cilj reforme je postići



(skala) ipak stimulira kasniji odlazak u prijevremenu starosnu mirovinu jer je blaži u kažnjavanju onih koji imaju više mirovinskog staža.

Poznato je kako odlazak u prijevremenu starosnu mirovinu najčešće nije izbor radnika već ga poslodavac šalje u mirovinu čim navrši prvi uvjet (sjetimo se da je donedavno radnik mogao biti prijavljen na HZZ-u samo do stjecanja prvog uvjeta za mirovinu!).

Stoga tražimo da se umjesto radnika kazni (penalizira) poslodavca (uključujući državu) koji radnika šalje u prijevremenu mirovinu, a to je mjeru koja postoji u nekim zemljama. 5. Proširenje kruga umirovljenika koji mogu raditi i primati mirovinu

Prihvatljivo

Prihvatljivi su nam prijedlozi mjeru koje će pridonijeti smanjenju pritiska

održivost sustava (smanjivanjem priljeva novih umirovljenika) i osigurati adekvatnost mirovina. S obzirom na ciljeve, prijedlog smatramo kontraproduktivnim, čak i nerazumnim. Svjesni smo problema niskih mirovina i zato smo prihvatali mogućnost rada korisnika starosnih mirovina, ali ovaj prijedlog ne smatramo korakom u pravom smjeru. Naime, za očekivati je da će se ovime poticati poslodavce

na slanje radnika u prijevremenu mirovinu te ih uzimati u radni odnos po fleksibilnim oblicima ugovora o radu (što je nelojalna konkurenca radnicima), ali će se poticati i radnike na odlazak u prijevremenu mirovinu (primjerice, ako izračun pokaže da će mirovina i pola plaće biti više od plaće, ili će dobrovoljno prihvatiti biti na listi viška i dr.).

na mirovinski sustav, a ne njegovu opterećenju. Prihvatljiva su nam rješenja koja radniku daju mogućnost izbora, ali vodeći računa o onome što se želi postići - rasterećenje sustava.

Neprihvatljivo

Prijedlog koji nudi predlagatelj potiče i radnika i poslodavca na nova opterećenja i mirovinskog sustava i sustava rada. Ako radnik može i želi nastaviti raditi, a poslodavac ima potrebu za njegovim radom, radnika treba zadržati u radnom odnosu, a ne umiroviti ga uz zadržavanje radnog mesta.

Temeljni cilj reforme je postići

6. Rješavanje pitanja nižih mirovina iz oba mirovinska stupa i dodatka na mirovinu od 27 posto

Prihvatljivo

Prihvatljivi su nam prijedlozi koji radnicima pri umirovljenju daju pravo izbora za njih povoljnijeg rješenja. To znači uvažavanje činjenice da sustav dva mirovinska stupa ne osigurava veće mirovine svima, dapače, veći dio korisnika ostvario bi manje mirovine.

Neprihvatljivo

Međutim, prijedlog u prezentaciji na razini naznake, bez analitičke podloge i procjene dugoročnih učinaka, ne smatramo prihvatljivim, te ga možemo komentirati samo načelno.

Bez ikakve najave, još i prije prezentacije članovima RS na drugom sastanku, javnosti je predstavljen prijedlog davanja prava izbora budućim umirovljenicima između ostanka u oba mirovinska stupa bez prava na dodatak od 27 posto ili povratka iz II. u I. stup, ovisno što im se više isplati.

Takov pristup mogao bi biti samo „dimna zavjesa“ za ono prethodno, već komentirano, što se budućim umirovljenicima spremi, jer je najava povratka u I. stup „pojela“ svu medijsku pozornost političke, stručne i šire javnosti! Uz to, kroz medije se prema osiguranicima u II. stupu iznosi niz netočnosti i manipulacija o tome kako im država želi oteti mirovine.

Stoga je dobro sjetiti se kako je II. stup nastao preusmjerenjem 5 posto (odnosno 1/4) prihoda javnog sustava na osobne račune u privatne fondove (obvezna individualna kapitalizirana štednja), pritom stvarajući proračunsku rupu (tzv. tranzicijski trošak) za zatvaranje koje država sada od privatnih fondova posuđuje ta ista sredstva i na njih plaća kamatu!

Nasastanku RS, MRMS je naveo kako očekuje da će za 97 posto osiguranika povratak u I. stup biti povoljnija mogućnost, povoljnije pravo, a da će

samo 3 posto osiguranika s najvišim primanjima ostvariti višu mirovinu zahvaljujući izdvajanju i u II. stup.

To pokazuje da uvođenje II. stupa nije ispunilo očekivanja, a pritom je s gotovo 6 mlrd. kuna tranzicijskog troška godišnje, preskup za Proračun.

Stoga je pitanje zbog čega ga i dalje zadržavamo i plaćamo ovu cijenu. Iako smatramo kako je država odgovorna osigurati da nitko nema manju mirovinu zbog toga što je bio prisiljen 5 posto svoga doprinosa uplaćivati u II. stup, a 15 posto u I., predloženo rješenje, osim što dovodi u pitanje smisao opstanka II. stupa, dugoročno će povećati teret mirovinskog sustava za javne financije, odnosno stvoriti dodatni trošak, a samo zato da bi se postigla razina mirovina koju bi korisnici imali i da II. stup nije uveden. Naime, iako je MRMS u svojoj prezentaciji iznio podatak o očekivanom pozitivnom učinku na državni proračun u iznosu od oko 87 milijardi kuna u razdoblju od 2019-2040. jasno je da dugoročno ovaj učinak može biti samo negativan. Činjenica da će se prihod za proračun događati jednokratno (prilikom odlaska u mirovinu i prebacivanja štednje iz II. u I. stup), dok će trošak biti dugoročan (tijekom cijelog razdoblja korištenja mirovine svakog korisnika). Ako su predviđanja MRMS-a točna, većina tog troška morat će se platiti u godinama nakon 2040. što je, očito, dovoljno izvan horizonta današnje Vlade pa ona nema potrebe razmišljati o tome.

K tome, predloženo rješenje stvara situaciju u kojoj prisilna štednja u II. stupu omogućuje ostvarivanje profitu privatnim finansijskim institucijama koje upravljaju fondovima, dok država (tj. porezni obveznici) snose rizik i plaćaju razliku između onoga što su mirovinski fondovi svojim prinosima stvarno uspjeli ostvariti i razine mirovine koja je potrebna da bi osiguranici iz II. stupa imali jednak mirovinu kao da su bili osigurani samo u I. stupu.

Navedeno ukazuje na potrebu preispitivanja modela, jer ako II. stup, čak i unatoč izdašnim državnim subvencijama, neće ostvariti više mirovine za ogromnu većinu budućih korisnika, potrebno je posve ozbiljno razmotriti svršishodnost njegova opstanka.

Naznaka povećanja izdvajanja za II. stup na štetu I. apsolutno nam je neprihvatljiva jer to, uz sve druge, već navedene negativne efekte, povećava javni dug, a i besmisleno je ako će se korisnici vraćati u I. stup!

Podsjećamo kako članice EU takav model ili nemaju, ili su od njega odustale, ili se u II. stupu štedi puno manje, primjerice do 2 posto. Na kraju ističemo kako je svaki naš komentar nepotreban ako je povratak u I. stup naveden samo kao „gromobran“ za sve drugo što se stvarno planira provesti. Naime, ostaje pitanje je li Vlada mislila ozbiljno.

Podatci koje tražimo:

- projekcije o godišnjem broju korisnika mirovina-povratnika iz II. u I. stup (dakle, po godinama u srednjoročnom i dugoročnom razdoblju),
- projekcije o godišnjem prihodu I. stupa zbog povratka korisnika mirovina iz II. u I. stup (također po godinama u srednjoročnom i dugoročnom razdoblju),
- prosječan broj osobnih računa u II. mirovinskom stupu neaktivnih tri i više mjeseci, po godinama (2002.-2017. te za prvo polugodište 2018.).

7. Osuvremenjivanje sustava staža osiguranja s povećanim trajanjem Ovu problematiku rješava posebna Radna skupina, uz rad podskupina po sektorima. Smjer se, zasad, čini dobrim te u ovoj fazi nema potrebe za posebnim komentarom.



ROBERT SLADIĆ

prometnik vlakova u kolodvoru Šibenik

NA TERENU NEMA PODJELE

PIŠE: Ante Kunčić
FOTO: Ante Kunčić

Što Vas je dovelo na željeznicu? Tradicija, osobna želja, splet okolnosti...?

Mogu reći da sam upao kao „autsajder“ na nagovor prijatelja koji je radio kao rukovatelj manevre.

Što najviše pamtite iz samih početaka Vašeg rada na željezniци?

Istovremeno je zaposlen velik broj mladih ljudi tako da je bilo dosta dinamično. Dosta više se radilo ali i družilo.

Kako biste usporedili taj period s ovim sadašnjim stanjem?

- U tom periodu je bilo dosta više posla kako u putničkom, tako i u teretnom prometu. Tada je u kolodvoru Ražine u jednoj smjeni radilo preko petnaestak radnika, a sada je taj broj sveden ispod minimalnog i radi se na način da je različito radno vrijeme radnika Infre i Carga.

Kako se informirate o stanju u HŽ Infri?

Uglavnom stranice SPVH, i HŽ-infrastrukture i naravno najčitaniji mjeseca „Na peronu“.

Da možete promijeniti neku stvar na poslu što biste prvo promijenili?

Promijenio bih radno vrijeme kolodvora, jer kolodvor radi sa prekidom na način da prva smjena započinje u 4 i 40 što je velik stres. Na posao dolazimo neispavani jer se teško opustiti prije prve smjene radi rizika od kašnjenja. Također dosta kolega dolazi navečer pa spava na klupama i

piručnim ležajima. Sve navedeno dovodi do iscrpljenosti što rezultira povećanjem bolovanja, a dugoročno i mogućeg gubitka radne sposobnosti. Također mi je nezamislivo da ovako velik kolodvor radi samo sa jednim skretničarem tokom jedne smjene što usporava rad a mogao bih reći i redovitost prometa.

Ima li čestih smetnji na SS uređaju kojim rukujete i kakvo je održavanje tih uređaja?

Iako SS uređaj broji pozamašan broj godina radi poprilično dobro. Isto tako suradnja sa SS službom je izuzetno dobra. Eventualnim postavljanjem automatskih skretnica na glavne kolosijeke bi se omogućio normalan rad jer jedan skretničar ulaže velike napore kako bi u što kraćem roku obavio sve potrebne radnje.

Koristite li usvakodnevnom radu informatičku opremu? Koliko ste zadovoljni tim područjem (opremom, programima, brzinom rada...)

Oprema je zadovoljavajuća za zadatke kojima je namijenjena, jedino je brzina zbilja mala.

Kakva je suradnja s kolegama iz drugih željezničkih poduzeća?

Kod nas na terenu ne osjeća se „podjela“. Sve su to ljudi koji su zaposleni od vremena jedinstvenog HŽ. I svima je prioritet obaviti posao što brže i sigurnije.

Kako ste zadovoljni sadašnjim

uvjetima?

Što se tiče radnog prostora tu smo, uz pomoć poslodavca koji nam je omogućio materijal i kolega koji su sami odradili posao, poboljšali uvjete na poprilično zadovoljavajuće.

Dobivate li redovito i na vrijeme službenu odjeću i obuću?

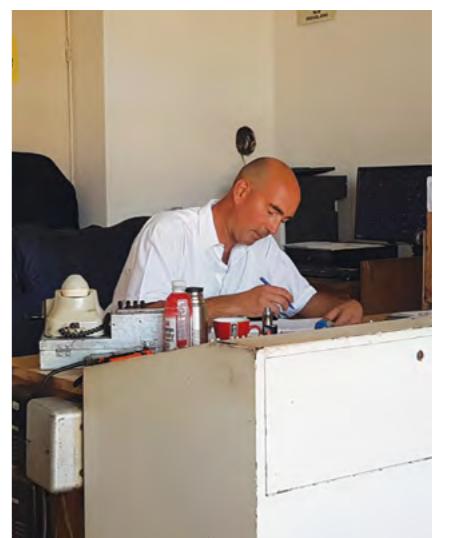
U posljednje vrijeme i ta priča s službenom odjećom i obućom se popravila.

Plaća radnicima HŽ Infre posljednji put povećana je davne 2007. godine. Kako se Vi s tim nosite? Šta reći na to?

2007. godine je ta plaća vrijedila puno više nego danas. Rekao bi i tri puta više. Još kad u formulu uvrstimo i gubitak božićnice i noćnog rada dolazimo do još veće razlike.

Kako na Vas djeluju svakodnevne priče o višku, o otkazima?

Pa to je dosta velik stres naravno, budući da su te priče zbilja naša svakodnevница.





VILKO KOVAČ
bivši željezničar

ČEKANJE MIROVINE JE PERFEKTNO

PIŠE:Nebojša Gojković
FOTO: Nebojša Gojković

U našem serijalu „BILI JEDNOM NA ŽELJEZNICI“ u kojem pišemo o našim kolegama koji su otišli sa željeznice, poslije Regije Sjever, ponovo se vraćamo u Regiju Istok gdje imamo još jednog novog sugovornika. Kao i kolege s kojima smo razgovarali u prijašnjim brojevima lista „NA PERONU“, i on je bio dugogodišnji član SINDIKATA PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE, te redovan učesnik svih naših druženja i aktivnosti. Isto tako, bio je jedan od onih malobrojnijih kolega koji su uzeli poticajne mjere, a da ni izbliza nisu imali uvjete za nekakvu mirovinu. Riječ je o našem kolegi Vilku Kovaču, nekadašnjem čuvaru ŽCP-a u stajalištu Feričanci, izuzetno pozitivnoj osobi, zaljubljeniku u konje, veseljaku i boemu, te zakletom neženji. Vilko se odmah i bez puno razmišljanja odazvao pozivu na ovaj razgovor, stavljajući nam se u svako vrijeme na raspolaganje. Kompletan razgovor, kao i fotografiranje, obavljeni su na njegovom nekadašnjem mjestu rada, točnije stajalištu Feričanci.

Prije svega Vilko, hvala ti što si pristao na ovaj razgovor i odvojio malo vremena za nas. Na samom početku, predstavi se našim čitateljima s nekoliko osnovnih podataka o sebi. Rođen sam 26. 05. 1965.g. u Orahovici, a odrastao sam u Đurđenovcu gdje sam završio osnovnu i srednju školu. Trenutno živim u Karlovcu Feričanačkom na jednom malom obiteljskom gospodarstvu. Na željeznicu sam radio punih 28 godina.

Prije nešto više od 30 godina došao si na željeznicu. Koji je u tvom slučaju bio osnovni razlog da si između svih ostalih, izabrao baš zanimanje željezničara kao svoj životni poziv? Pa osnovni razlog je bio taj što nisam mogao dobiti posao u struci. Budući sam završio srednju školu za zanimanje strojopravarskih zanimanja. Čuvši da je na željeznicu raspisan natječaj za prijem novih radnika, nisam puno oklijevao već sam odmah poslao zamolbu na isti. Nedugo zatim, dobivši pozitivan odgovor, počeo sam raditi na željeznicu.

Da li je još netko iz tvoje obitelji radio na željeznicu? Da, radili su mi djed i ujak, a jedno kraće vrijeme, mislim oko 2 godine, radio mi je i brat. Moglo bi se reći da nam je u jednom periodu to bio „obiteljski“ posao.

Posljednjih nekoliko godina čini se da je lakše postati član „NASA“-inog svemirskog programa, nego dobiti posao na željeznicu. Kako je to izgledalo u vrijeme kada si se ti zaposlio?

U ono vrijeme na željeznicu se zapošljavalo skoro pa masovno. Stalno su objavljivani novi natječaji, tako da ako si propustio jedan, trebalo je samo malo pričekati i već bi bio raspisan novi. Pri samom zapošljavanju nije bilo puno komplikacija i nisi trebao imati nekakvu vezu da bi

bio primljen na posao. Plaće su bile dobre i sigurne, uvjeti rada bili su zadovoljavajući i ljudi su se s optimizmom zapošljavali na željeznicu. Čak je puno lakše bilo dobiti kredit u banci kada si rekao da radiš na željeznicu, nego što bi to bilo da si radio u nekoj drugoj tvrtki.

Ispričaj nam sada ukratko svoj željeznički put; gdje si sve i na kojim radnim mjestima radio od dana zaposlenja pa do dana kada si uzeo poticajnu otpremninu i napustio željeznicu?

Prvo radno mjesto bilo mi je u Sekciji za održavanje pruga Našice kao NK radnik, da bi se nešto kasnije doškolovao za radno mjesto čuvara željezničko-cestovnog prijelaza i ophodara pruge. Nakon nekog vremena otišao sam u Zagreb gdje sam završio školu za radno mjesto pružnog poslovođe. Nakon povratka iz Zagreba premješten sam za pružnog poslovođu u Slatinu i tamo sam radio oko 3 godine, poslije čega sam zbog blizine putovanja premješten u Čačince gdje sam radio sve do 1995. godine. Potom sam upućivan kao zamjena na radno mjesto čuvara ŽCP-a, da bih konačno 1997. godine dobio ugovor za to radno mjesto u stajalištu Feričanci gdje sam radio sve do automatizacije tog putnog prijelaza 2013. godine. Nakon toga još sam 6 mjeseci radio kao čuvar ŽCP-a na stražari 6 u Dardi, da bih s tog radnog mesta i otišao sa željeznicu.

Koji ti je dio iz tog vremena ostao u najljepšem

sjećanju?

Svako radno mjesto na kojem sam bio, bilo je lijepo na svoj način, imalo je neke svoje draži, odnosno lijepe i dobre stvari. Ipak, u stajalištu Feričanci sam radio najduže i može se reći da sam tu proveo najljepše godine svog života na željeznici.

A gdje ti je bilo najteže raditi?

Kao što sam rekao u odgovoru na prethodno pitanje, svako radno mjesto imalo je neke svoje lijepe stvari, a isto tako imalo je i neke koje su bile manje lijepe. Težina posla i odgovornost bile su nešto što je bilo zajedničko skoro svim radnim mjestima. Izdvojio bih period neposredno prije odlaska sa željeznice kada sam radio na stražari 6 u Dardi i kada nam je promijenjeno radno vrijeme. Tada smo umjesto u turnusu 12/24/12/48 počeli raditi u dvije smjene. To je onda postalo opterećenje na sve načine; i fizički, i psihički, i novčano...

Radeći kao čuvar ŽCP-a što je bio prilično odgovoran i rizičan posao, da li si imao kakvih kritičnih situacija, odnosno da li ti se desilo da si koji put zaboravio osigurati putni prijelaz za nadolazeći vlak?

Posao čuvara ŽCP-a nosio je sa sobom i svakodnevni rizik od moguće pogreške. Zbog toga i je bio toliko stresan, jer je čovjek uvijek razmišljao o mogućim posljedicama koje bi prouzročila neka njegova pogreška. Desilo se. Desilo se nekoliko puta da sam zaboravio i da sam zakasnio, ali na svu sreću nije bilo većih posljedica. Ja sam bio sankcioniran na način kako je to onda bilo propisano.

Neke tvoje kolege koje su već nekoliko godina u mirovini, rekle su mi kako još uvijek znaju sanjati tako neke kritične i stresne situacije iz vremena dok su

radili. Da li se i tebi dešavalo nešto slično?

Dešavalo se prvih nekoliko mjeseci dok se nisam naviknuo na činjenicu da više ne radim. Budio sam se tako nekoliko puta sanjajući da vlak dolazi i da nisam osigurao putni prijelaz. Onda se malo priberem, pogledam oko sebe, shvatim da više nisam na stražari i da je taj period iza mene. Poslije sam se vratio u normalu i danas s te strane nemam problema.

Prije dosta godina, doživio si jednu težu ozljeđu na svom radnom mjestu i to u vrijeme kad nisi radio, a posebno je zanimljiv način na koji je do nje došlo. Možeš li nam pobliže opisati spomenutu situaciju?

Da, to je bilo u listopadu 2000. godine. Trebali smo ići na sindikalno druženje, pa sam ja došao na stajalište Feričanci po kolegu Zdenku Puhaniću. Tu je bio još jedan poznanik i malo smo se šalili čekajući da kolegi Zdenku dode smjena. Vidjeli smo da kolega dolazi autom i parkira se.

Nekakvom mojom nepažnjom, jer ni danas mi nije jasno kako mi se to moglo desiti, ja sam krenuo korak unatrag, auto mi je prešao preko noge i umjesto na sindikalnoj zabavi, završio sam u bolnici.

Koliko ti je vremena trebalo da se nakon toga oporaviš i da ponovo možeš normalno hodati i raditi?

Trebalo mi je 8 mjeseci. 4 mjeseca sam bio u gipsu, nakon toga sam 2 mjeseca išao na terapije, potom 3 tjedna u Daruvarske toplice, a po povratu ponovo na terapije. Jedan poprilično težak period života.

Što je bio osnovni razlog da si se odlučio prihvati poticajnu otpremninu i napustiti željeznici?

U jednu ruku bila mi je primamljiva otpremnina, odnosno velika



BROJ 78 - 79 srpanj - kolovoz 2018.

BROJ 78 - 79 srpanj - kolovoz 2018.

količina novca koja se nudila, ali nije to bio osnovni razlog. U prvom redu daleko mi je bilo putovati u Dardu. To je bilo 70 km u jednom smjeru do posla, a na posao se nije moglo doći nikako drugačije nego svojim autom. Da smo ostali u turnusu ni to ne bi bio problem, ali kad smo počeli raditi u dvije smjene, to je značilo 20 smjena mjesečno, troškovi su toliko narasli da se to više nije moglo podnijeti. Jednostavno, ja sam od svog osobnog dohotka jedan dobar dio morao odvajati za troškove prijevoza. Ostali smo bez noćnog i prekovremenog rada i postalo je potpuno neisplativo ići na posao.

Ove godine automatiziran je i željezničko-cestovni prijelaz na stražari 6, čime je i na tom mjestu rada prestala potreba i za čuvarima ŽCP-a...

Da, pa to je bilo samo pitanje vremena. Odmah po mom dolasku na to mjesto rada išla je priča o tome da je taj prijelaz slijedeći na listi za automatizaciju.

Kako onda iz današnje perspektive gledaš na svoju odluku o odlasku s željeznice?

Imajući u vidu ondašnju situaciju na željeznici, smatram da nisam pogriješio što sam otisao. Čuvari ŽCP-a i prije su bili izvan prometnih poslova, odnosno bili smo u ZOP-u, tako da smo se i ovom vremenu, a uslijed modernizacije, pojavili kao višak. Da sam ostao u radnom odnosu, mene bi i dalje premještali tamo gdje još uvijek postoji neka stražara, bez obzira koliko to mjesto rada bilo udaljeno od mog prebivališta i bez obzira kolike bih troškove uslijed toga imao.

Pratiš li i dalje situaciju na željeznici?

Da, pratim, uglavnom putem medija i onoga što čujem od kolega koje još uvijek rade. Sindikat se i

dalje bori, a naravno, Uprava i dalje čini sve da smanji stečena radnička prava. Čini se kao da se od vremena kada sam otisao sa željeznice nije ništa promijenilo.

Sad kad s ovim vremenskim odmakom pogledaš na sve što se dešavalo i što se još uvijek dešava na željeznici, vidiš li tu kakvih razloga za optimizam ili je to već odavno samo „jednosmjerna ulica“?

Optimizma bi uvijek trebalo biti, bez obzira na sve, jer uvijek treba gledati prema naprijed. Zasad to stvarno izgleda kao jednosmjerna ulica, pogotovo se to odnosi na ovaj dio pruge od Osijeka do Virovitice. Tu je jako nepovoljna situacija; radnika je sve manje, pruga je sve starija i teže ju je održavati, putnika i tereta je sve manje.

Kako su ti izgledali prvi dani nakon odlaska sa željeznice; da li si imao problema priviknuti se na novonastalu situaciju?

Nikakvih problema nisam imao, štoviše, nakon nekih mjesec dana osjetio sam ogromno olakšanje. Nije više bilo obaveza, nije bilo stresa i pritiska, nisam morao misliti hoću li stići na posao, da li će mi se što desiti na putu ili na poslu. Kažem, već nakon mjesec dana osjećaj je bio perfektan.

Što je to što ti je najviše nedostajalo vezano uz željeznicu?

Pa, najviše mi je nedostajalo, a i još mi nedostaje društvo i druženje. Tijekom posla čuo sam se s kolegama iz susjednih kolodvora, vidiо sam se s kolegama s kojima sam radio na putnom prijelazu, uvijek smo imali o čemu razgovarati. Odjednom toga više nije bilo.

Čime se danas baviš; jesi li pronašao kakav novi posao?

Trošim novac od otpremnine i



polako čekam mirovinu. Bavim se nešto malo s uzgojem i prodajom konja, ali ni to više ne ide kao prije. Planirao sam nakon odlaska sa željeznice otići raditi u inozemstvo, ali desilo se da mi je mama u to vrijeme imala ozbiljnih zdravstvenih problema koji još uvijek traju. Kako smo u kući samo nas dvoje, nisam mogao otići i ostaviti nju samu i bolesnu.

Još dok si radio kao čuvar ŽCP-a, usporedo s tim poslom bavio si se i uzgojem konja za čiji si izgled i kvalitetu na raznim sajmovima i izložbama ovih plemenitih životinja dobivao najbolje ocjene, te osvajao neke od prestižnih nagrada. Reci nam nešto više o tome...

Da, to je krenulo kao hobi, kao jedna vrsta ljubavi, a onda se to s vremenom pomalo razvilo i u posao. Jedno vrijeme je to išlo dobro, međutim, kao i sve kod nas, nakon nekog vremena sve je to stalo. Na izložbe je bilo dobro

ići dok je to bilo plaćeno i ti kao vlasnik nisi imao nekih većih troškova. Danas sve plaća vlasnik konja; platiš prijevoz, izgubiš čitav dan i na kraju kad dođeš kući, sretan si ako si s troškovima na nuli. Bio je jedan period kada sam 7 godina za redom osvajao sve moguće nagrade; pehare, medalje, plakete, imao sam najbolje kobile i pastuhe, ali financijski to nikada nije bilo nešto posebno isplativo. To je bila više stvar prestiža; bio si viden, pobijedio si, ali kada dode kupac, nema tu nekog velikog novca...

Prije odlaska sa željeznice, bio su dugogodišnji član SINDIKATA PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE i aktivni sudionik svih sindikalnih dešavanja. Imaš li i danas s te strane kakvih kontakata?

Pa, još uvijek sam ostao u kontaktu sa svojim kolegama u sindikatu, čujemo se gotovo redovno, a i pozivan sam na sva godišnja sindikalna druženja kao što je

to bilo ono u mjesecu svibnju u Čačincima. S te strane sam veoma zadovoljan, posebno činjenicom da mi koji već nekoliko godina ne radimo, nismo zaboravljeni od svog sindikata.

U kakvom sjećanju su ti ostala ona naša druženja; znam da si s nekim od vokalnih solistica koje su nas tada zabavljale ostao u prilično dobrim odnosima?

Pa hvala Bogu! To i jeste cilj takvih druženja, da ostanemo u dobrom odnosima. Sva druženja su mi ostala u lijepom sjećanju i to su neke stvari o kojima često razmišljam. To su bili dani...

Održavaš li kontakte s ostalim kolegama koji su danas u mirovini ili se poput tebe bave nekim drugim poslovima?

Rijetko, stvarno rijetko. Život nas sve odvuc će na neke svoje strane. Svi imaju neke svoje brige, pogotovo oni koji su u mirovini nisu više tako mobilni kao u vrijeme dok su radili. Ovakva sindikalna druženja kao što je

je bilo ovo u Čačincima rijetka je prilika da se ponovo vidimo. Neke kolege video sam tada prvi put nakon nekoliko godina. Treba reći i da puno kolega s kojima sam radio na samom početku mog radnog staža, više nisu među nama...

Kako provodiš slobodno vrijeme; imaš li kakav hobi ili zanimanje, a da nisu vezani uz svakodnevne obaveze?

Nekad je bilo ono „posao - kuća“, a danas je samo „kuća“. Čini mi se da sad imam još manje slobodnog vremena nego u vrijeme dok sam radio. Nemam baš neku zanimaciju

osim onog što sam već spomenuo, a to je bavljenje konjima. Eventualno odem negdje kad je nekakvo dešavanje, ali i to je vrlo rijetko.

Kako stojiš sa zdravlјem?

Odlično! S te strane hvala Bogu, nemam nikakvih poteškoća. Siguran sam da bih i danas bez problema na liječničkom pregledu dobio 1. zdravstvenu grupu.

Evo nas i na mjestu rada na

kojem si proveo veći dio svog radnog staža, točnije stajalištu Feričanci u sklopu

kojeg je i željezničko-cestovni prijelaz koji je sada automatiziran. Jesi li bio koji put ovdje otkako je ukinuto radno mjesto čuvara ŽCP-a?

Da, bio sam ukupno 2 puta, a zadnji put je to bilo prije 2 godine i tada je to još donekle ličilo na nešto. Danas to izgleda poprilično zapušteno i oronulo, puno smeća, neodržavano i to zorno prikazuje koliko se željeznicu brine o svojim objektima.

Kakav je osjećaj ponovo doći ovdje?

Lijep i tužan. Lijepo je ponovo vidjeti mjesto gdje sam proveo nekakvih 15 godina života, rekao bih najljepših godina, a tužno je vidjeti kako to sada izgleda. Zgrada koja je do prije koju godinu sasvim pristojno izgledala, danas izgleda tako da se može reći da je novac koji je u nju uložen, u stvari bačen

novac.

Žališ li za prošlim vremenima?

Da, kako ne bih žalio! Bila su to lijepa vremena, ja sam bio puno mlađi, imalo se puno više novca, puno više je bilo druženja. Danas je toga sve manje, a isto tako sve je manje i željeznice...

Na samom kraju našeg razgovora, a budući da ovaj naš list podjednako citaju kolege koje još rade, kao i one koje više nisu na željezničici, želiš li im možda poslati nekakvu poruku ili ih jednostavno pozdraviti?

Prvo bih poručio svim kolegicama i kolegama koji imaju bilo kakve uvjete i mogućnost da uzmu poticajne mjere, da ih prihvate dok se još nude. Pozdravljam ih sve od srca, sve članice i članove SPVH-a i želim svima da nam naša željeznicu još dugo vozi.

Bio je to Vilko Kovač, još uvijek jedan od nas...





ZVONKO LADOVIĆ
skretničar u kolodvoru Slatina

U prirodi velike većine ljudi urođena je potreba za lovom. Posljedica je to evolucijskog naslijeda budući da je lov star gotovo koliko i čovjek i da je to vještina bez koje čovjek vjerojatno ne bi ni postojao. Isprra je lov bio nužda i osnovni način kako bi se preživjelo, a služio je podmirenju čovjekovih potreba za hranom i krznom. Danas, tisuće godina kasnije, kada je čovjek intelektualno evoluirao i društveno se razvio, lov je

za većinu ljudi uglavnom postao hobi i zabava, a definira se kao razne metode i načini uzgoja, zaštite i lova divljači. Usporedo s lovom na divljač, možda još i više razvila se i rasprostranila jedna druga vrsta lova, točnije ribolov. Pod pojmom ribolov ne misli se samo na lov riba, već i na lov drugih životinja koje žive u vodi poput školjki, rakova, lignji, hobotnica, kornjača i drugih kralježnjaka (osim kitova). Tako danas svi oni koji

imaju izražene lovačke nagone, iste mogu zadovoljiti kroz jednu od ove dvije lovne aktivnosti. Naravno, ima i onih kojima su obje ove vrste lova podjednako privlačne, pa su uisto vrijeme i lovci i ribolovci. Broj takvih entuzijasta i zaljubljenika u prirodu nije velik, što zbog vremena koje je potrebno odvojiti za obje aktivnosti, a što zbog financijskih izdataka koje svaka od tih aktivnosti sa sobom nosi.

MENI JE SVUGDJE DOBRO

PISÈ: Nebojša Gojković
FOTO: Nebojša Gojković

Kako imamo sreću da je među nama jedan takav, odnosno čovjek koji je objedinio oba svoja hobija pa je istovremeno i lovac i ribolovac, odlučili smo se zamoliti ga da s nama podijeli svoje više nego bogato lovačko iskustvo. O lov i ribolovu, kao i o nama neizbjegnoj temi, odnosno željeznici, razgovaramo s našim članom, skretničarom u kolodvoru Slatina, Zvonkom Ladovićem.

Prije svega Zvonko, hvala Vam što ste pristali na ovaj razgovor. Molim Vas da se za sam početak predstavite našim čitateljima s nekoliko osnovnih podataka o sebi.

Rođen sam 22. 07. 1963.g. u Novoj Bukovici gdje i danas živim. Na željeznicu sam od 1986. godine, što znači da ove godine punim 32 godine željezničkog staža.

Recite nam nešto o periodu prije Vašeg dolaska na željeznicu; da li ste imali kakvog drugog radnog iskustva?

Radio sam 2 i po godine u građevinskoj tvrtki „Graditelj“ u Slatini kao pomoćni radnik. Uglavnom su to bili čisto fizički poslovi vezani za zidariju. Sad kad se prisjetim, bile su to prilično teške 2 i po godine života, ali tad sam bio mlad pa se sve činilo nekako lakše...

U to vrijeme Slatina je imala razvijenu industriju i većina ljudi iz grada i okolice radila je u tada velikim tvrtkama i kombinatima. Kako to da ste se vi odlučili potražiti sreću na željeznicu?

U spomenutom „Graditelju“ radio sam prije odlaska na odsluženje vojnog roka. Po povratku iz vojske, ponovo sam počeo raditi u građevini. Nakon jednog kraćeg vremena provedenog na tom poslu, bio sam se nešto razbolio. I dok sam bio na bolovanju, čuo sam

da je raspisan natječaj za prijem radnika na željeznicu. Odnosilo se to za radna mjesta kočničara, manevriste i skretničara. Kako je plaća na željeznicu bila veća, a i sam posao nije bio toliko težak kao u građevini i što je najvažnije, nije se išlo po terenu, odlučio sam se prijaviti na natječaj. Nakon što sam dobio pozitivan odgovor, otišao sam u Osijek gdje sam i završio kurs za već spomenuta radna mjesta.

Već nekoliko godina kasnije to se pokazalo kao mudra odluka; tvrtke koje su bile nosioci prosperiteta Slatine propadale su jedna za drugom, puno ljudi ostalo je bez posla i egzistencije. Vas je to na neki način ipak zaobišlo?

Da, zaobišlo me samo zato što sam bio na željeznicu. Da sam bio u nekoj od većine ovdašnjih tvrtki u kojima sam shodno svom znanju i školskoj spremi mogao raditi, vjerojatno bih već dugo bio bez posla. Vrlo brzo ispostavilo se da su mi prijavljivanje na onaj natječaj i dolazak na željeznicu bile možda i ključne životne odluke.

Kako su izgledali ti prvi dani nakon dolaska na željeznicu; da li je odmah sve sjelo na svoje mjesto ili je bilo početnog nesnalaženja?

Pa, ne mogu reći da je bilo nekih većih problema. Brzo sam se uklopio u sistem koji je tada vladao na željeznicu, jer bilo nas je dosta koji smo počeli raditi u isto vrijeme. Starije kolege dobro su nas prihvatile i pomagale kad god je to bilo potrebno, tako da smo se svi mi koji smo bili „friški“ željezničari, vrlo brzo adaptirali na svoj novi posao.

Da li ste radili na nekom drugom radnom mjestu ili u nekom drugom kolodvoru osim Slatine?

Kako sa po završetku kursa imao tu sreću da odmah dobijem radno mjesto

skretničara u kol. Slatina, tako sam u druge kolodvore išao samo po potrebi, odnosno na zamjenu. Ni to nije bilo osobito često, pa sam osim u Slatini, radio još samo u kolodvorima Cabuna, Čačinci i Našice. Lagao bih kad bih rekao da mi je žao zbog toga; mislim da velika većina nas željezničara nekako najviše voli raditi u „svom“ kolodvoru.

Kako biste opisali tadašnje odnose među kolegama s kojima ste radili?

Meni je svagdje bilo dobro, kako onda, tako i danas. Onda je bilo puno više posla nego danas i nije bilo toliko prostora za neke podjele ili svade. Jednostavno, nije se imalo vremena razmišljati o glupostima, posao te tjerao da se fokusiraš na ono što radiš, jer nitko nije htio da mu se desi neka pogreška ili incident. Koluge su jedni drugima bili podrška i nije se puno gledalo hoće li netko napraviti koji potez više ili manje, važno je bilo da posao bude održan.

Što najviše pamtite iz tog vremena, koji su to dogadaji koji su Vam posebno ostali u sjećanju?

Pamtim sve, a najviše pamtim onaj veliki obim posla. Onda nam je to bilo sasvim normalno, dok iz današnje perspektive djeluje pomalo nestvarno.

Kada ste ga već spomenuli, recite nam onda kakav je trenutno obim posla u kolodvoru Slatina i možete li nam to usporediti s onim obimom posla koji je bio kada ste tek počeli raditi?

Teško je usporedivo. Tada su svi radni vlakovi radili u kolodvoru, uzimali i ostavljali vagone, a kako je Slatina bila jedan od kolodvora koji je imao vagu, tako je i jedan veliki broj vagona ovdje vagan. Industrija je tada još uvijek postojala; „Šumarija“ je tovarila trupce, silos je tovario pšenicu, drvna industrija

„Gaj“ otpremala je svoje proizvode i sirovinu, tovarila se i repa... Danas se sve svelo na to da „Šumarija“ tu i tamo otpremi po koji vagon ili da za tvrtku „Voće“ prispije poneki kontejner na istovar... Nekad je više vagona stiglo i bilo otpremljeno u jednoj smjeni, nego što to sada bude u nekoliko mjeseci.

Budući da ste od prvog dana u kolodvoru Slatina, recite nam nešto o Vašem radnom mjestu; što se to promijenilo od onda pa do danas?

Ma nije se ništa promijenilo, sve je isto kao i onda. Isto je osiguranje, isti su kolosijeci, skretnice... Čak je i stolarija na blokovima ista kao prije 30 godina. Jedino je posla manje i po tom pitanju teško da će se što promijeniti prije negoli ja odem u mirovinu.

Koji su po Vama osnovni razlozi što je željezница kao vrsta prijevoza pala na sadašnji obim posla?

Osnovni razlog je zapostavljenost od strane države. Da je država u željeznicu u posljednjih 25 godina uložila samo pola novca kojeg je uložila u cestovni prijevoz, vjerujem da danas ne bismo pričali o ukidanjima kolodvora i pruga, o smanjenjima brzina vlakovima i o ukidanjima pojedinih trasa. Tko će prevoziti teret željeznicom ako mi imamo prekide, pa onda vlakovi čekaju po nekoliko sati da neki od kolodvora počne sa radom? Ili tko će putovati vlakom kad su vozna vremena duža nego što su to bila prije 10 i više godina?

Kako ste zadovoljni radnim uvjetima i koje su to stvari koje bi na tom planu trebalo prioritetno poboljšati?

Već sam spomenuo stolariju na skretničarskim blok-kućicama koja je već odavno dotrajala i koju bi trebalo promijeniti. Na bloku 2 problem je i sa velikom ostakljenom površinom zbog koje je zimi teško zagrijati prostor bloka, a ljeti opet izaziva veliku vrućinu. Kako ste zadovoljni dinamikom kojom dobivate zaštitnu odjeću i obuću, a kako njihovom kvalitetom?

Pa mogu reći da je i jedno i drugo

solidno. Jedini problem su zaštitne cipele. Prije smo dobivali jedne cipele za ljeto i jedne za zimu. Sada dobijemo jedne koje bi trebali nositi i ljeti i zimi. Te cipele su kao prvo neudobne za nošenje, a kao drugo ljeti se u njima znoje noge, dok zimi propuštaju vlagu, pa su noge opet mokre. Osim toga, prenische su tako da hodajući

za vrijeme snježnih padalina, iste se napune snijegom. Problem predstavlja i to što više ne dobivamo kabanice, tako da nam za kišnih dana ne preostaje ništa drugo već pokisnuti, a onda sušiti mokru odjeću.

Nešto smo već spomenuli u uvodu, ali da čujemo i od Vas; kako provodite slobodno vrijeme?

E, tu imam problem s nedostatkom slobodnog vremena. Da ga imam i duplo više, ne bi mi bilo dosadno. Bavim se usporedo i lovom i ribolovom, tako da većinu vremena kad ne radim, provodim negdje u šumi ili na vodi.

Da krenemo prvo s lovom; koliko dugo ste lovac i kako je uopće došlo do toga da se počnete time baviti?

Lovac sam već oko punih 30 godina. Kad sam još bio klinac, kao i većinu muške djece privlačilo me to što su lovci mogli nositi puške, a samim tim i pucati. Kako mi je jedan stariji susjed bio lovac, ja sam kao mali promatrao njega i ostale lovce kad bi se spremali za lov, a isto tako i kad bi se vraćali iz lova, pogotovo kad bi nešto bili ulovili. Na taj način sam se već od malih nogu imao priliku upoznati s lovom i tako sam to i zavolio.

Kako se postaje lovac; treba li se proći kakav ispit?

Treba, naravno. Prvo se podnosi zamolba nekoj od lovačkih udruga za odobravanje statusa lovca stažiste. To se prvenstveno odnosi na to da kandidat za lovca sudjeluje u skupnim lovovima, kao i da održuje radne akcije, što najčešće podrazumijeva održavanje čeka, hranilišta i ostalih lovačkih objekata. Nakon što se završi taj praktični dio, ide se na predavanja, da bi se nakon odslušanih predavanja polagao ispit. Ispit se polaze pismeno i

usmeno. Nakon što kandidat uspješno položi lovački ispit, stiče se diploma. Ta diploma onda služi kao osnova za dobivanje dozvole za držanje i nošenje oružja od strane MUP-a. Kad MUP taj zahtjev odobri, kupuje se oružje, te se konačno podnosi zahtjev lovačkoj udruzi za prijem u ravnopravno članstvo, odnosno za lovca.

Ima li jedna takva aktivnost i svoju cijenu?

Ima, kako da ne. Svake godine plaćaju se 2 članarine; jedna se plaća Hrvatskom lovačkom savezu (HLS) i iznosi 320,00 kuna, a druga se plaća lovačkoj udruzi i iznosi 1500,00 kuna. Pored toga, obavezno je i odraditi minimalno 10 radnih akcija godišnje.

A kolika je cijena potrebne opreme; puške, optike, odjeće, obuće...?

To je teško reći. Pušaka i sve ostale spomenute opreme ima u izobilju, kako one kvalitetnije, tako i one manje kvalitetne. Tako svatko kupuje prema svojim mogućnostima. Jefitinje puške koštaju oko 5000,00 kuna, dok im a onih po 20000,00 kuna i više. Uglavnom, koliko god skupu opremu imali, opet vam ništa ne garantira da ćete imati ulov...

Mnogi koji sa strane gledaju na lov i lovce, obično vide samo jednu stranu te aktivnosti, a to je taj ulov koji ste spomenuli. Pretpostavljaj da put do tog ulova nije nimalo jednostavan?

Boga mi, nije. Da je samo hodati po brdovitom terenu po snježnim uslovima, teško je. Koliko puta dodem u lov zimi kad je temperatura debelo ispod nule, smrznem se tih nekoliko sati, a da ni ne vidim životinju. Da ne pričam koliko puta znam i pokisnuti.

Kod lova je specifično to da kad jednom dođeš na neko mjesto gdje namjeravaš čekati divljač, tu onda nema puno micanja i okretanja, jer životinje imaju puno razvijenija čula od ljudi. Naravno, ne može se ni samo tako doći i očekivati neki ulov. Životinju treba prije nahraniti, privući je, odnosno navabiti, a često puta ni onda nisi siguran da će doći i da će uopće imati priliku za odstrel.

Koliko često idete u lov?

Sada više ne idem tako često, prije dok sam bio mlađi išao sam puno češće. Sad obično idem jedan dan u tjednu, najčešće je to vikend. Puno mi i raspored rada diktira mogućnost da idem u lov.

Na kom području najčešće lovite?

Lovačka udruga kojoj pripadam ima 2 lovišta; jedno je nizinsko gdje prevladavaju polja i oranice, a drugo brdsко i pretežno pod šumom. Ja najčešće lovim na ovom drugom lovištu, odnosno području Slatinskog prigorja. To je prostor prema planini Papuk.

Jeste li do sada imali nekih većih ulova ili kako vi to kažete; kapitalaca?

Imao sam jednog vepru težine oko 250 kg koji mi je donio srebrnu medalju. Dužina kljova bila je 19,9 cm. Bilo je i puno ulova koji su bili nešto manji od toga i koji ne idu u medalju. Kad je ulov u pitanju, osobno više preferiram kvantitetu od kvalitete. Bolje više puta uloviti nešto sitnije, nego jednom nekakvog kapitalca, pa onda ko zna kad opet...

Uzimajući u obzir sve što ste nam ispričali vezano uz lov, kako to da ste onda u isto vrijeme i ribolovac?

Najviše zbog brata. On je strastveni ribolovac i obožava sve vezano uz ribolov, ali nema auto i nema kako ići na pecanje, pa ga onda uglavnom ja vozim. Pa kad ga već vozim, dosadno bi mi bilo sjediti pored njega i gledati ga kako peci. Tako sam uz njega i ja počeo pecati i vrlo brzo mi je poput lova i pecanje ušlo „pod kožu“. Iz tog razloga sam već godinama i ribolovac.

Da li je i tu trebalo proći nekakve ispite?

Je, morao sam položiti ribički ispit, jer bez njega se ne bi mogla kupiti ribolovna dozvola. A pecati bez ribolovne dozvole danas je praktički nemoguće, jer sve vode na kojima se može pecati, potpadaju pod neku od mnogobrojnih ribolovnih udružica. Svaka ta udružica ima svoje ribočuvare koji brinu da netko bez odgovarajuće

dovolje ne bi pecao na „njihovoj“ vodi. Tako da bi pecati bez ribolovne dozvole bila skoro pa nemoguća misija i često vrlo neugodno iskustvo. Nerijetko u takvim slučajevima intervenira i policija.

Pretpostavljaj da i taj hobi košta?

Košta, kao uostalom i sve što danas košta. Trenutno je 400,00 kuna cijena državne dozvole i još 100,00 kuna je članstvo u ribolovnoj udružici. Tu su još i 5 obveznih radnih akcija godišnje.

Štapovi, nosači, čuvarice; kakve su tu cifre?

Puno manje nego u lovnu. Nekada je i ribički pribor bio prilično skup, osobito ako ste htjeli imati neku od poznatijih ribičkih marki. Danas je to stvarno pristupačno. Opet, kao i kad je riječ o lovačkoj opremi, postoji onaj kvalitetniji pribor koji i više košta, a postoji i onaj kineski. Koliko para, toliko muzike...

Da li češće idete u lov ili na pecanje?

Češće idem u lov, ali mi je ljepše na pecanje. U lov, kao što sam to već rekao, čovjek mora biti miran i bez puno nepotrebnih kretnji, pa se često puta i smrzneš i pokisneš. Na pecanju je to puno opuštenije; ako je zima, naloži se vatrica, zagrijesi se, ispeče se malo slanine i kobasice. Ako je vrućina, sjedneš u hladovinu, popiješ pivo...

Gdje najčešće pecate?

Kad je lijepo vrijeme, odnosno kad je toplje, najčešće idem na Dravu, dok u manje slučajeva idem na ribnjak

„Bajer“ u Slatini ili jezero Javoricu. Kad zahladiti, znam otići i na rijeke Voćinku i Vojlovicu.

Jeste li se specijalizirali za određenu vrstu ribe ili pecate sve što pliva u vodi?

Hvatam sve što nađe, jer kad nema šarana, dobra je i deverika. Uglavnom ljeti pecamo deveriku, babušku i šarana, dok kad zahladiti pecamo štuku, klenu i podusta.

Imate li se tu čime pohvaliti, je li bilo kakvih značajnijih ulova?

Najveći ulovi su mi štuke težine oko 3 kg kojih je bilo dosta. Tu vrijedi isto pravilo kao i u lovnu; bolje više puta po malo, nego jednom puno, pa onda dugo vremena ništa.

Budući da živite na selu, pored lova i ribolova, ostane li Vam vremena za nešto drugo; bavite li se možda kakvom vrstom poljoprivrede?

Više ne. Prije, kada se još moglo i isplatilo malim domaćinstvima baviti se poljoprivredom, radio sam nešto malo za vlastite potrebe. Međutim, danas je to čisti gubitak vremena i sredstava, tako da se više i ne pokušavam time baviti.

Na samom kraju ovog našeg razgovora, želite li možda reći nešto što smo Vas propustili pitati ili možda nekoga pozdraviti?

Pozdravljam sve radne kolege i kolege, cijelu HŽ Infrastrukturu i svima želim puno uspjeha u životu i radu.





KAD ĆE PROMJENE?

PIŠE: sindikalac
FOTO:SPVH

Da mi je netko prije 10 godina rekao da će naša željeznica doći u ovako lošu situaciju, možda bi se i posvađao s njim braneći svoje drugačije, pozitivnije stavove o razvoju i budućnosti. Nažalost grdo bih se prevario jer je današnja situacija iznimno loša, puno lošija nego što su u to vrijeme bila očekivanja mnogih, uključujući i mene.

Statistika je surova, bilježi sve i jasno ukazuje kakvo je stanje na našim prugama. Sve je manje putnika u vlakovima koji sve sporije idu i sve više kasne. Nerentabilne linije se reduciraju ili ukinju, starost lokomotiva i vagona mjeri se desetljećima, a skromna ulaganja u infrastrukturu ne mogu pokrpati sve rupe u prometu. Mnogi će

reći, posebno oni koji se sjećaju parnjača i šinobusa, kako je putovanje vlakom nekad bilo veliki doživljaj, za neke prava avantura, za druge potreba jer moraju stići na posao, u školu ili na fakultet, ili na kraju - samo jednodnevno pustolovno putovanje za koje je trebalo izdvojiti vrlo malo novca, a zaista smo lijepa zemlja i ima se što vidjeti. Prugama se ljudi voze skoro dva stoljeća. Europa i svijet nikad s time nisu ni prestali, dapače sve im se više okreću. Nažalost, to nije slučaj kod nas i postavlja se pitanje (bez odgovora) kada će se promijeniti situacija na našim prugama? Često se mi željezničari pitamo kako vratiti putnike i terete u vlakove? Konkurenčija nam na

kopnu, ako se izuzme zračni promet, nikad nije bila veća. Ako i ne putujete autobusom, a i oni su uglavnom prazni, suvremeni putnik koristi luksuz osobnog automobila. Više čak ni cijena prijevoznih karata ne ide u korist vlakova, jer postoji mala razlika u odnosu na cijenu autobusne karte. Valjdazato "neki" idonašaju odluke da se određene pruge zatvaraju za putnički promet, pa tu "uskaču nečiji" autobusi. Nepredvidivost i dugotrajnost putovanja vlakovima su postali problematični. Vlakovi često kasne, pa je nemoguće isplanirati put, a naročito je nesigurno ukoliko se nastoji povezati s nekim drugim nastavkom putovanja. Sve ovo prethodno spomenuto

ima uporišta i na pruzi Novska-Dugo Selo kao i Banova Jaruga-Pčelić. Slabo se ulaže u infrastrukturu, bolje rečeno jedva se održava i postojeće stanje. Kolodvori dotrajali, stajališta napuštena i devastirana, kolosijeci zarasli, brzina jako mala s tendencijom smanjenja, nema osnovnih radnih uvjeta. Svako malo vremena netko postaje tehnološki višak i sve manje je izvršitelja pa i nije čudno da je ovako loše stanje. Ljudi nemaju na čemu sjedit, nema žarulja, rezervnih dijelova za uređaje itd. Zainteresiranost države kao i lokalne zajednice da se stanje poboljša, čini mi se da je na nuli. Ili možda ne znaju odakle krenuti? Pa eto i kad nam izgore kolodvori od dotrajlosti instalacija treba čitava vječnost da se stvari pomaknu s "mrtve točke". Ali..., dok sam razmišljam

kada poslati ovaj tekst, čini mi se da su ipak u međuvremenu započeli neki dogovori oko radova na oživljavanju radnih uvjeta zaposlenika i uređenje okoliša i infrastrukture našeg željezničkog područja!? Ipak nisu svi nezainteresirani za ovako lošu situaciju i budućnost naše željeznice. Osobno sam se uvjeroj u nekoliko slučaja, a i čuo od ostalih zaposlenika, da na ove dvije pruge SPVH pomaže u svakom kolodvoru da riješi najosnovnije goruće probleme. Drva za zimu, popravak stolarije, nabava klima uređaja i servisiranje istih, krečenje radnih prostorija, uređenje okoliša kolodvora, pomoći potrebitim zaposlenicima itd., postali su stvarnost i odgovornost koju sindikat preuzima na sebe i to sve financira iz svojih skromnih prihoda od članarine.

Zahvaljujem sindikatu na ovoj brzi što barem malo ublažava teškoće bremenitih dana svih željezničara. Isto tako hvala i svim zaposlenicima koji održavaju svoju radnu sredinu ljepšom i ugodnijom kako za sebe tako i korisnike naših usluga koliko god je to moguće, iako im to i nije u opisu radnog mjesta. Svima nama mora biti jasno da nema rada i brige od strane sindikata stanje bi bilo još i lošije. Vezano uz to, ne mogu vjerovat da još uvijek ima ljudi (pojedinaca) koji kažu da sindikati ništa ne pomažu. Ne mogu ni zamisliti što bi bilo da prestane rad sindikata i na koji način bi se tada Poslodavac odnosio prema zaposlenicima. A valjda bi nas samo dragi Bog u tim uvjetima sačuval!





VRAĆANJE U ŽELJEZNIČKU POVIJEST

PIŠE: Anto Iličić
FOTO: SPVH

12. srpnja 2018. krenuli smo autobusom sa Zagreb GK prema Mokroj Gori. Namjera je bila provozati se turističkim vlakom po tzv. Šarganskoj osmici. Prema voznom redu znali smo da tijekom dana prometuju dva redovna vlaka imena „Nostalgija“ s polascima iz Mokre Gore u 10:30 i 13:30. Namjera nam je bila ukrcati se u prvi.

U Mokru Goru stigli smo idućeg dana oko 8:30 sati tako da smo imali vremena okrijepiti se, razgledati kolodvor, vlak, vagone, suvenirnicu, parnjaču koju su pripremali za otpremu na snimanje nekog filma... Neki su razgledali i drugu, nedaleku uskotračnu prugu koja nije povezana sa Šarganskim osmicom.

Krećemo u 10:30 sati. Tijekom vožnje prolazimo kolodvorima Šargan, Vitas, Jatare i opet Mokra Gora. Vlak je bio pun turista iz svih krajeva svijeta i bilo je vrlo veselo. Koristila se svaka prilika za fotografiranje, za prikupljanje detalja koji se mogu vidjeti tijekom vožnje. Autentični vagoni sa drvenim klupama, pećima na drva i uz ritmično kloparanja vraćaju nas u vrijeme s

početka 20. stoljeća kad su ovakve garniture bile svjetsko čudo.

Dakle, Šarganska osmica je dio uskotračne pruge između Mokre Gore i Kremana, preko brda Šargana. Za znatiželjne vrijedi zapisati da ova pruga ima veliki broj mostova i dvadesetak tunela od kojih je najduži Šarganski: 1660,80 m. Po broju mostova i tunela i usponu od 18 % Šarganska osmica je jedinstvena u Evropi. Ove i druge detalje redovito nam je prepričavao neumorni kolega Vjekoslav Suton željeznički zaljubljenik, a danas i vitalni umirovljenik.

NA DRINI ĆUPRIJA - ŠTA ČITALI - HODALI PO NJOJ

Nakon vožnje vlakom „Nostalgija“ pravac bus i vožnja do Višegrada. Prelasci granica redovita su trauma, uvihek neki lokalni carinik trenira strogoču i neobjasnjivo skače po živcima. Tako smo izgubili dragocjeno vrijeme i skratili razgledavanje poznatog mosta preko Drine, mosta Mehmed-paše Sokolovića.

Nakon ekspresnog razgledavanja i fotografiranja idemo na ručak.

Kako smo znali da nam Sutonove priče ovdje neće biti od koristi, angažirali smo turističku agenciju čija predstavnica nas je dočekala i ispričala povijest koju smo znatiželjno slušali:

Sagrađen je u vremenu od 1571. do 1577. godine po želji i naredbi Mehmed-paše Sokolovića. Izgradnja mosta povjerena je Kodža Mimar Sinanu (1489.-1588.), jednom od najvećih arhitekata svog vremena poznatog i kao "veliki arhitekt Sinan". Oni koji se razumiju u gradnju tvrde da je u gradnji mostova maestralno kombinirao umjetničke i funkcionalne vrijednosti. Širina kolnika kojim danas prolaze samo pješaci je najmanje šest metara. Zidovi parapeta su široki 60 cm i dugi 179,44 m.

Most Mehmed Paše Sokolovića je upisan na UNESCO Listu svjetske baštine 2007. godine.

PETICA, FERHATOVIĆ, SARAJEVO

Konačno, debelo iza 17 sati stižemo u Sarajevo, u hotel Saraj. Nevjerojatno ljubazna domaćica Slavica u taj čas podijelila nam je ključeve kako bi se čim prije smjestili u sobe. Valjda treći obavili smo najnužnije smještajući se u fine i uredne sobe i pravac Baščaršija. Razmilili smo se po uličicama prepunim suvenirnica i drugih, prije svega ugostiteljskih radnji. Prošetali smo Ferhadijom, slikali se pred sarajevskom katedralom Srca Isusova, ispred koje je spomenik dragom papi Wojtyli, svetom Ivanu Pavlu II.

Nakon obilaska, razgledavanja i nabave suvenira potražili smo i nadaleko poznatu čevabđinicu „Petica“ Ferhatović, jer kolega Rizo koji je bio prvi put u Sarajevu mišljenja je da bez tog detalja, bez te posjete i bez tih nadaleko poznatih čevapa k'o da i nije bio u Sarajevu. Uživali smo... Negdje oko 23 sata vratili smo se u hotel i zaspali valjda prije no što smo legli... Ujutro ustajanje u 7 sati, doručak i laganini sa stvarima u bus pa pravac Kraljeva Sutjeska.

LJEPOTA OD KOJE ZASTAJE DAH

Negdje sam pročitao kako je nekoč kraljevsko sjedište, danas Kraljeva Sutjeska tih, zabito mjesto. Iz zaborava je budi njezin franjevački samostan i crkva, koja bi mogla biti graditeljski i duhovni ukras bilo kojega europskog grada. U crkvi je postavljena brončana skulptura bosanske kraljice Katarine. Pred crkvom je bista iste te kraljice Katarine, a na potpornom zidu u klaustru samostana izveden je križni put u mozaiku.

Naš posjet dogovorili smo s fra Željkom Brkićem, gvardijanom samostana u Kraljevoj Sutjesci. Neposredno pred naš dolazak „uletila“ je neka nenajavljeni grupa stranih posjetitelja, tako da smo čekanje prekraćivali fotografiranjem uz crkvu i okolne spomenike.

Dakle, nakon kratkog upoznavanja s





povješću crkve i samostana krenuli smo u obilazak muzeja koji sadrži tri zbirke: književnu, etno i sakralnu. Iako ovdje kolega Vjeko nije mogao pričati o razvoju željeznice, brižno je koristio prilike pitati o dalekoj i bližoj povijesti, a što smo mi neki sa zanimanjem pratili. Ostatak ove priče zabilježen je u prigodnim fotkama.

Nakon razgledavanja otišli smo na rani ručak te pravac Zagreb u koji stizemo oko 19:30 sati, taman kako bi se osvježili i stigli na javni prijevoz do naših domova.

Rezime cijelog izleta sažet je u pitanju koje su mi pri pozdravljanju govorili: spremate li uskoro nešto novo?



BROJ 78 - 79 srpanj - kolovoz 2018.



ŽELJEZNICA I FILM

'Verónica'

, 2017.,
redatelj Paco Plaza

PIŠE: Robert Jukić
FOTO: Ustupio FZFF

U sklopu filmskog festivala Fantastic Zagreb Film Festival koji je održan od 28. lipnja do 08. srpnja prikazano je nekoliko horora od kojih se mogu izdvojiti dva, španjolski 'Verónica' Pacoa Plaze i američki, redateljska verzija 'Istjerivača đavola' (The Exorcist; 1973.) Williama Friedkina (u trajanju 132 minute u odnosu na 122 minute na kino verziju), horor koji se danas smatra najboljim, i koji je prikazan povodom njegove 45-e obljetnice. Španjolska 'Verónica' snimljena je prema istinitom događaju, odnosno prema policijskim zapisnicima, barem se tako tvrdi u uvodnoj špici filma. U nekoliko dana u lipnju 1991. godine u Madridu petnaestogodišnja tinejdžerica Verónica (Sandra Escacena) sa svoje dvije prijateljice putem okultne igre Ouija koja se tada mogla kupiti uz serijal o okultnom na kioscima širom Španjolske, željela je stupiti u kontakt sa svojim mrtvim ocem. Ono što je u početku izgledalo kao bezazlena igra pretvorilo se u zastrašujuću stvarnost, jer umjesto njezinog oca pojavio se netko tko ju je želio pod svaku cijenu povrijediti. U borbi s demonom koji uzima i lik njezinog oca, Verónica pokušava pod svaku cijenu zaštiti svoje dvije mlađe sestre i brata. Mora se odati priznanje španjolskoj ekipi na maštovosti u dočaravanju strave i neizvjesnosti u svakodnevnom okružju španjolske radničke klase, referira se glazbom (ne u negativnom kontekstu) na talijanske 'Špageti vesterne'. Već na početku filma prije nego što djeca odu na krov katoličke škole pratiti pomrčinu sunca, časna sestra koja je učiteljica objašnjava djeci sve aspekte pomrčine kroz povijest, a jedna od njih je i pojava raznih demona koje takav događaj može prouzročiti. Upravo za vrijeme pomrčine sunca Verónica će izvesti svoj eksperiment. U zastrašujućoj završnici i policija će biti nemoćna pred neshvatljivom silom.

Redatelj Paco Plaza poznat je po svojem efektnom i dobro ocijenjenom zombi horor serijalu 'Rec': '[Rec]' (2007.), '[Rec] 2' ([Rec]², 2009.) i '[REC]I: Početak' ([Rec]³: Génesis, 2012.), a koji je svojevremeno kod objavljen u DVD izdanju.

Zanimljivo je da autori horor filmova o opsjednutosti navode kako su ih snimili prema istinitom događaju, što se rijetko provjerava ili je teško provjeriti. Najpoznatiji, najbolji i nastrašniji, do sada nenadmašen, bar tako tako misli većina filmskih kritičara, 'Istjerivač đavola' (The Exorcist; 1973.) Williama Friedkina, snimljen je prema istoimenom romanu Williama Petera Blattyja. U ovom slučaju opsjednuta je dvanaestogodišnja Regan

(Linda Blair), a suvremena medicina ne može je izlijечiti, usprkos svim pretragama. Regan se ponaša krajnje neobično, samoozljeđuje se i govorí drevnim jezicima, a u njezinoj sobi vlada neobjašnjiva hladnoća... Jedini spas je u egzorcizmu, jer ju prema izjavi svećenika opsjeo demon Pazuzu. Nakon prvog 'Exorcista' snimljeno je još četiri manje uspješnih nastavaka: 'Exorcist II: The Heretic' (1977.; redatelja Johna Boormana), 'The Exorcist III' (1990.; William Peter Blatty), 'Egzorcist: početak' (Exorcist: The Beginning; 2004.; Renny Harlin) i 'Dominion: Prequel to the Exorcist' (2005.; Paul Schrader).

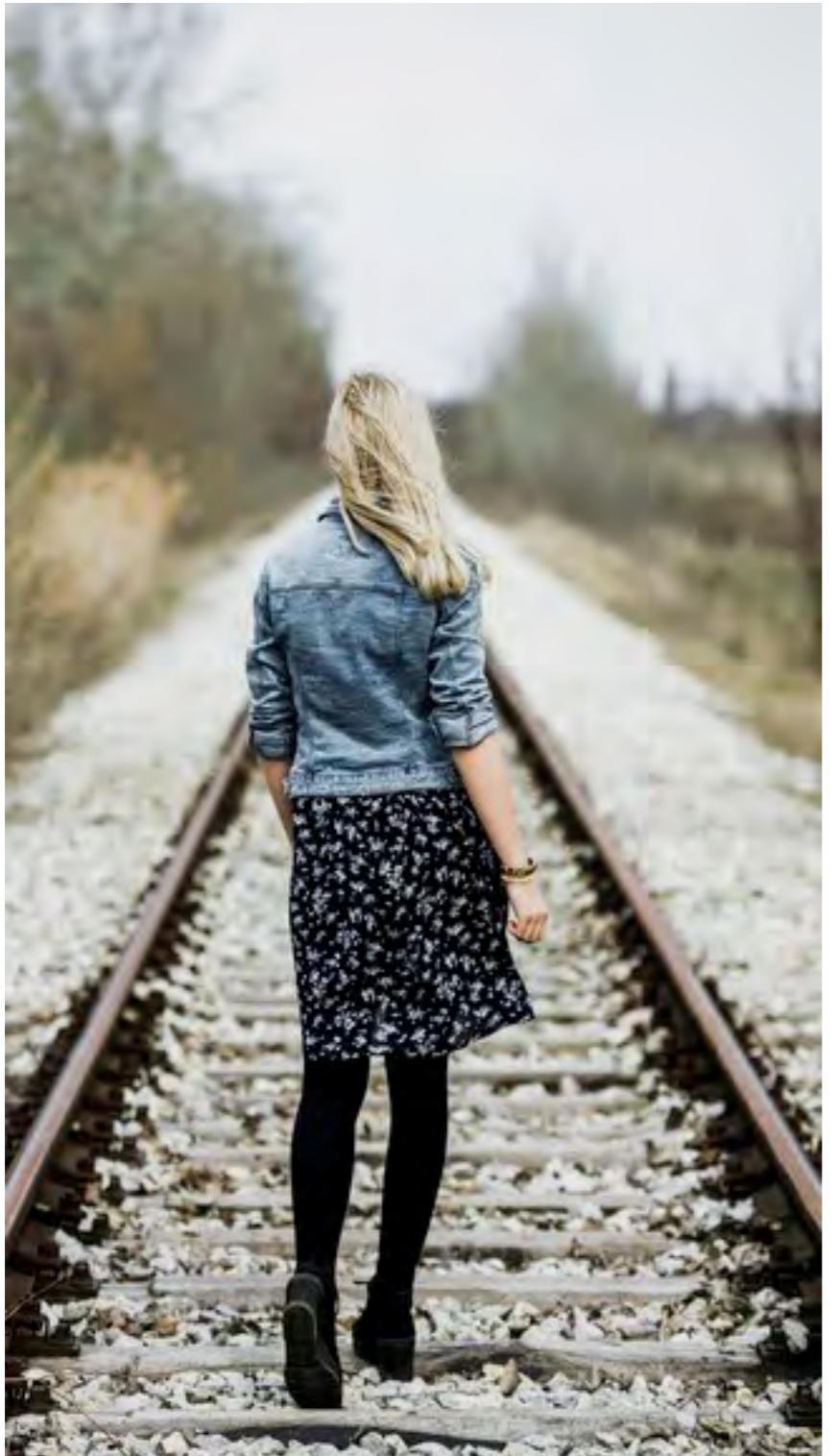
Spomenimo da je u kinima nedavno igrao novi horor kojeg su kritičari (neopravdano) proglašili najstrašnijim hororom svih vremena. 'Naslijedeno zlo' (Hereditary; 2018.) u režiji Arija Astera. To je priča o disfunkcionalnoj obitelji koja nakon smrti bake na bolan način otkriva kako pokojnica zapravo nije bila ono što su misili da je bila. Opet je upleten pradavni demon koji putem opsjedanja 'najslabije karike' (a to je tinejdžer) želi manipulirati ostatkom obitelji.

Pitate se gdje je tu željeznica! Nema je, a i dobro je da se ne pojavljuje u filmovima horor žanra. Jer još uvek nije tako strašno.

BROJ 78 - 79 srpanj - kolovoz 2018.

PRVA ZDRAVSTVENA

u skretanje by nenad katanich



VIŠE NIŠTA NIJE BILO
BITNO.
JEDINO JE JADAN
BARTOL ZAMIŠLJENO
GLEDAO U UPUTNICU
ZA LIJEČNIČKI.
KRIGLE ISPRED
NJEGA SU STAJALE
NEISPIJENE, A
BARTOL SE PITAO U
SEBI DA LI ĆE MU
ČEŠNJAK POMOĆI
OKO KRVNE SLIKE.
ILI IMA NEŠTO JOŠ
BOLJE ? ALI U KAFIĆU
U TOM TRENUTKU
NIJE MOGAO NAĆI
SUGOVORNIKA.

Skretničar Bartol bio je zabrinut. Prometnik Siniša poručio mu je da ga treba šef. Što li je sad ? Taman se veselio što će se naći s Walterom u kafiću na rundi poslije smjene. Da nije opet neka prijava ? Da ga nije Ikek prijavio ono prekjučer kada ga je vidi pred vlakom bez službenih cipela ? Ili opet nadzornik pruge tvrdi da se skretnice loše čiste i podmazuju ? Teškim korakom uputi se sa bloka prema kolodvoru, preturajući po mislima zašto je mogao dobiti prijavu. Nije imao snage niti volje voziti bicikl, već ga je gura, lische mu se zajapurilo i počeo ga oblijevati znoj. Došao je kod šefa koji je u tom trenutku nešto važno pričao na mobitel. Šef mu je samo pružio papir i pokazao da ode, ne prekidajući važan razgovor. Bartol je polako izašao i onako zdepast i zbumjen, na izlazu se potepe na prag i posrne, ali ne padne. Utrčao je u kafić i rekao Walteru:

- Molim te , pogledaj što je , da sada ne vadim naočale, šef mi je dao. I naruči rundu u moje ime!
- Što si se toliko uspuhao!
- Ma sigurno je neka prijava. Sada mi samo fali promatranje godinu dana..
- Ne sekiraj se, nije prijava već uputnica za liječnički...

Bartol je razrogačio oči i skoro ispljunuo gutljaj hladnog piva kojeg je srknuo. Samo mu je to još falilo. Bolje da je dobio prijavu i godinu dana promatranja. Pa i kaznu. Dobro se sjeća što mu je doktor prošli put rekao - manje masne hrane i alkohola. Masnoća i šećer u krvi skaču. Sve teže diše. Ali nikako se ne može riješiti cigara. I vid mu je sve slabiji, morao bi ići p o nove naočale. Više mu nije bilo do pića. Walteru nije bilo jasno zašto Bartol odbija rundu koja i tako ide na njegov, Walterov račun. Bartola su počele moriti crne misli. Što ako izgubi grupu ? Nije niti primijetio da je zapalio cigaretu i pohlepno povukao nekoliko dimova.

U tom trenutku u kafić ulazi Jamezdin. Bio je poznat po tome da odnose s članstvom učvršćuje na ovakvim mjestima. Znao je koliko kada plati rundu ili dvije može pobrati pozitivnih rezultata.

Bartol je i dalje samo pušio i šutio sa dvije neispunjene krigle piva ispred sebe. Walter je pogledom pokazao depresivnog Bartola.

„Kaj je Bartole, razvedri se malo buš trebal još piti!“

- pokušavao je Jamezdin nevjeste imitirati bartolov govor ne bi li ga malo oraspoložio. Bartol je samo nehajno odmahnuo rukom gaseći opušak. Posegnuo je za drugom, ali se sjeti liječničkog i doktora i brzo stavi cigarete i upaljač u džep, da ih više ne vidi. Jamezdin je naručio rundu i počeo priču o mirovini i benificiranom radnom stažu. Kako će sindikat sve učiniti da se nama, željošima, ne ukine benificirani radni staž. Walter je prokomentirao kako je oduvijek na željeznicu bio benificirani radni staž. Uključili su se i ostali u kafiću u tu raspravu. Da li je teže željezničarima ili vatrogascima ? Policajcima ? Pilotima ? Vozačima ? Naravno, rasprave tog tipa u kafiću kada su podgrijane s dovoljnom količinom alkohola, znaju prijeći i sa riječi na djela.

Srećom, vlasnik kafića je skrenuo „ energiju“ na svjetsko nogometno prvenstvo jer , kao što se zna, u tome smo jedinstveni, pa nije problema.

Rasprava oko polovine, četvrtine, i filala se zahuktala. Naravno u tome su svi neprikosnoveni stručnjaci. U sekundi je nestala tema oko radnog vijeka i mirovine. Više ništa nije bilo bitno. Jedino je jadan Bartol zamišljenog gledao u uputnicu za liječnički. Krigle ispred njega su stajale neispunjene, a Bartol se pitao u sebi da li će mu češnjak pomoći oko krvne slike. Ili ima nešto još bolje ? Ali u kafiću u tom trenutku nije mogao naći sugovornika.

