

VIJESTI SINDIKATA PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE ZA PERONU



RUJAN 2019.



SPORTSKI SUSRETI SPVH
ROVINJ 2019.

TKO JE UPALIO MRAK?

ZAGREB GK

VOLJETI SVOJ POSAO

ZORAN LONČAR

POZNATA LICA I ŽELJEZNICA

KREŠIMIR SUČEVIĆ MEĐERAL

LOVAC U KVIZU "POTJERA"



ROVINJ 2019. - KARAOKE SHOW



BITI KOREKTAN

Kad me netko upozori na moje krive postupke u meni se gotovo redovito nešto pobuni. Često i ne razmišljam o tome što mi kritičar kaže, je li stvarnost takva kakvu kritičar opisuje. Prije uključivanja mozga javi se reakcija, nešto kao - šta ti meni imaš reći i odmah tražim grijeha i slabosti onoga koji mi govori da se popravim.

Najteže mi pada nikad javno izrečeno traženje: Zažmiri. Šta ti to treba? To nije korektno! Gledaj interese članstva.

Što danas znači biti korektan? Znači li ne govoriti o problemima, o zaostajanju željeznice, o zakidanju radnika. Znači li pružati ruku nekim sindikalnim kolegama koji su obični prevaranti.

U našim okolnostima biti korektan znači ubijati istinu, ubijati činjenice, imati sladunjav jezik, smijati se njihovim starim vicevima i seksističkim komentarima, ne govoriti da lažu...

Meni se čini i sve više uviđam kako se kod nas na sindikalnoj sceni u Infri najviše cijeni klimanje glavom.

Pun kufer mi je mlakonja koji cijeli život koračaju pogнуте glave! I uvijek nešto petljaju.

U situacijama kada se nađem suočen s neprimjerenim ponašanjem, ne plašim se otvoreno ukazati na problem. I onda godinama plaćam cijenu.

Ali, ja jedino na takav način mogu biti korektan.

nepoznati autor

BROJ 92 rujan 2019.

IMPRESUM

SURADNICI

Glavni urednik
Anto Iličić

Novinari
Ante Kunčić, Branko Bašić,
Branko Marijanović, Dinko Alilović,
Dražen Drčić, Dražen Kočak,
Dražen Lihtar, Ilija Arambašić,
Ilija Grlić, Ivica Stojak,
Jakov Rašić, Josip Tirić,
Luka Serajlić, Mario Grbešić,
Nebojša Gojković, Nenad Katanić,
Srećo Stjepić, Tomislav Tonković.

Fotografije SPVH
Naslovница: Ivanka Vrpoljac
Zadnja strana: ZZDR PKP
Sportski susreti 2019. foto
Nebojša Gojković i Josip Tirić

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



USUSRET KOLEKTIVnim PREGOVORIMA U HŽI

PIŠE: Anto Iličić
FOTO: Nebojša Gojković

Kako zaštiti radnike na najbolji mogući način? Kako poboljšati uvjete života i rada te uskladiti želje o povećanju plaće s mogućnostima poslodavca? Na ta tzv. vječna pitanja teško je dati jednoznačan odgovor, ali u svakom slučaju dio odgovora leži u dvije čarobne riječi: kolektivno pregovaranje!

Kolektivno pregovaranje u Hrvatskoj ima relativno kratku tradiciju, ipak, može se reći da su prava koja su radnici ostvarili temeljem kolektivnih ugovora od neprocjenjive važnosti za socijalni i gospodarski položaj radnika na tržištu rada.

Na stranicama hrvatske

enciklopedije možemo pročitati da je kolektivni ugovor, sporazum između predstavnika radnika (isključivo sindikata) i predstavnika poslodavca ili udruge poslodavaca, nastao kao rezultat kolektivnoga pregovaranja, isključivo u pisanom obliku. Osnovna je svrha kolektivnog ugovora određivanje visine plaće i drugih uvjeta rada trgovackog društva ili industrijske grane. Kolektivni ugovor regulira odnose ugovornih strana, rješava kolektivne sporove, potiče sudjelovanje radnika u odlučivanju. Kolektivni ugovor sadrži odredbe kojima se uređuju uvjeti rada onima koji nisu izravno sudjelovali u ugovaranju. Te

odredbe na njih djeluju kao zakon, postaju dijelom individualnih ugovora o radu, pa se nazivaju normativnim odredbama. Kolektivni ugovor sadrži i odredbe koje obvezuju izravno njegove ugovorne stranke: odredbe o mirnom rješavanju sporova između sindikata i poslodavaca, o suzdržavanju od štrajka tijekom važenja kolektivnog ugovora, odredbe o otkazivanju kolektivnog ugovora i sl. Takve se odredbe nazivaju obveznopravnim dijelom kolektivnog ugovora jer djeluju na stranke kao ugovor, a ne kao zakon.

Podsjećamo kako desetljećima

sindikati koriste dva vrlo moćna sredstva za poboljšanje položaja radnika: socijalni dijalog i kolektivno pregovaranje. Međutim i mi smo svjesni kako se danas sadržaj kolektivnih pregovora bitno mijenja: posvećuje se više pozornosti pitanju ravnoteže između rada i slobodnog vremena radnika, vremena kojeg radnik provodi s obitelji. Čini se kako je prilično lako obogatiti sadržaje kolektivnih ugovora takvim odredbama. Svejedno, ne treba pretjerivati u toj želji jer nije moguće sva pitanja važna za radnike ugurati u kolektivni ugovor. Jednako tako kolektivno pregovaranje je najvažniji instrument za poboljšanje radnih uvjeta.

Kolektivni ugovor ima karakteristike ugovora jer ga dobrovoljno sklapaju ugovorne strane i njime uređuju međusobne odnose, ali, kolektivni ugovor ima i karakteristike propisa jer uređuje prava trećih, tj. radnika, što mu je i najvažnija svrha, a obavezno se mora i objaviti, što je karakteristika za propise.

Polazeći od činjenice da bi se za radnike zaposlene kod jednog poslodavca u slučaju kada svi radnici nisu članovi sindikata koji je sklopio kolektivni ugovor primjenjivali različiti izvori prava, zakonodavac je odredbom Zakona o radu takvu mogućnost otklonio time što je obvezao poslodavca da je u slučaju različitog uređenja određenog prava kolektivnim ugovorom, pravilnikom o radu i dr. na sve radnike obvezan primijeniti najpovoljnije pravo.

To znači da se kolektivni ugovor koji je sklopljen na razini jednog poslodavca u pravilu primjenjuje na sve radnike neovisno o njihovoj pripadnosti ili nepripadnosti sindikatu ili sindikatima koji su ga sklopili.

Dakle, važno je reći da je kolektivni ugovor za radnike najvažniji izvor prava jer se njime prava radnika mogu samo povećati u odnosu na sklopljene ugovore o radu ili pravilnik o radu. Važno je i to da je kolektivni ugovor jedini akt koji se ne može mijenjati jednostrano, voljom poslodavca, nego samo obostrano, dakle, voljom poslodavca i sindikata.

Pravo koje je ugovorenem kolektivnim ugovorom je utuživo, pa prema tome i ostvarivo. Dakle, kolektivni ugovor se sklapa u interesu radnika. Poslodavac koji poštuje zakon će također imati interes za sklapanje kolektivnog ugovora jer time osigurava dobru radnu atmosferu i socijalni mir. Kolektivni ugovor za radnike nema alternativu. On je najveća garancija prava, zaštite i sigurnosti radnika u radnom odnosu.

Koristimo priliku podsjetiti na neke detalje vezane uz kolektivno pregovaranje za novi KU:

Sindikati koji djeluju u HŽ Infri sastali su se 12. ožujka 2019. te sukladno Zakonu o reprezentativnosti udruga poslodavaca i sindikata i postigli sporazum da su za kolektivno pregovaranje koje nam predstoji reprezentativni

Sindikat infrastrukture Hrvatskih željeznica, Sindikat željezničara Hrvatske i Sindikat prometnika vlakova Hrvatske. Kako je i propisano, o tome su potpisali sporazum koji je danas, 13. ožujka 2019. dostavljen Ministarstvu rada i mirovinskog sustava. O istome je obaviješten i poslodavac.

Reprezentativni sindikati iskoristili su priliku i odmah nakon sklapanja sporazuma o reprezentativnosti sklopili su i Sporazum o pregovaračkom odboru sindikata za kolektivno pregovaranje u HŽ Infrastrukturi d.o.o. Dogovorili smo da će pregovarački odbor sindikata imati devet članova i to SPVH četiri, SIHŽ tri i SŽH dva člana. I o ovome su danas izvješćeni MRMS i naš poslodavac.

13. rujna 2019. na našoj fb stranici objavili smo slijedeću crticu:

Poziv na 1. Sastanak za kolektivno pregovaranje - za novi KU HŽI

Zakotrljala se dugo očekivana priča. Danas smo dobili poziv na prvi sastanak za kolektivno pregovaranje u HŽ Infri.

Čini se da je ovo jedna izuzetno dobra prilika za iskazivanje sindikalne snage i zajedništva koje nam svima daje priliku da ispunimo očekivanja svojih članova.

Željezničari zaslužuju i bolje i više nakon sedam do deset gladnih godina.

Koliko? ...

HŽ INFRASTRUKTURA
10 000 Zagreb, Mihanovićeva 12

PREGOVARAČKI ODBOR
HŽ Infrastrukture d.o.o.

tel: 01 453 49 20
naš broj i znak: 6817/19 SULJP
vaš broj i znak:
datum: 11. rujna 2019.

SINDIKAT INFRASTRUKTURE HRVATSKIH ŽELJEZNICA
SINDIKAT ŽELJEZNIČARA HRVATSKE
SINDIKAT PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE

g. Slavko Proleta
g. Zoran Maršić
g. Anto Iličić

**Predmet: Poziv na 1. sastanak za kolektivno pregovaranje – novi Kolektivni ugovor
HŽ Infrastrukture d.o.o.**

Poštovani,

Pozivamo vas na **1. sastanka za kolektivno pregovaranje** za novi Kolektivni ugovor HŽ Infrastrukture d.o.o.

Sastanak će se održati u srijedu, 25.9.2019. godine u 13.00 sati, u Zagrebu, Mihanovićeva 12, dvorišna zgrada - dvorana II.

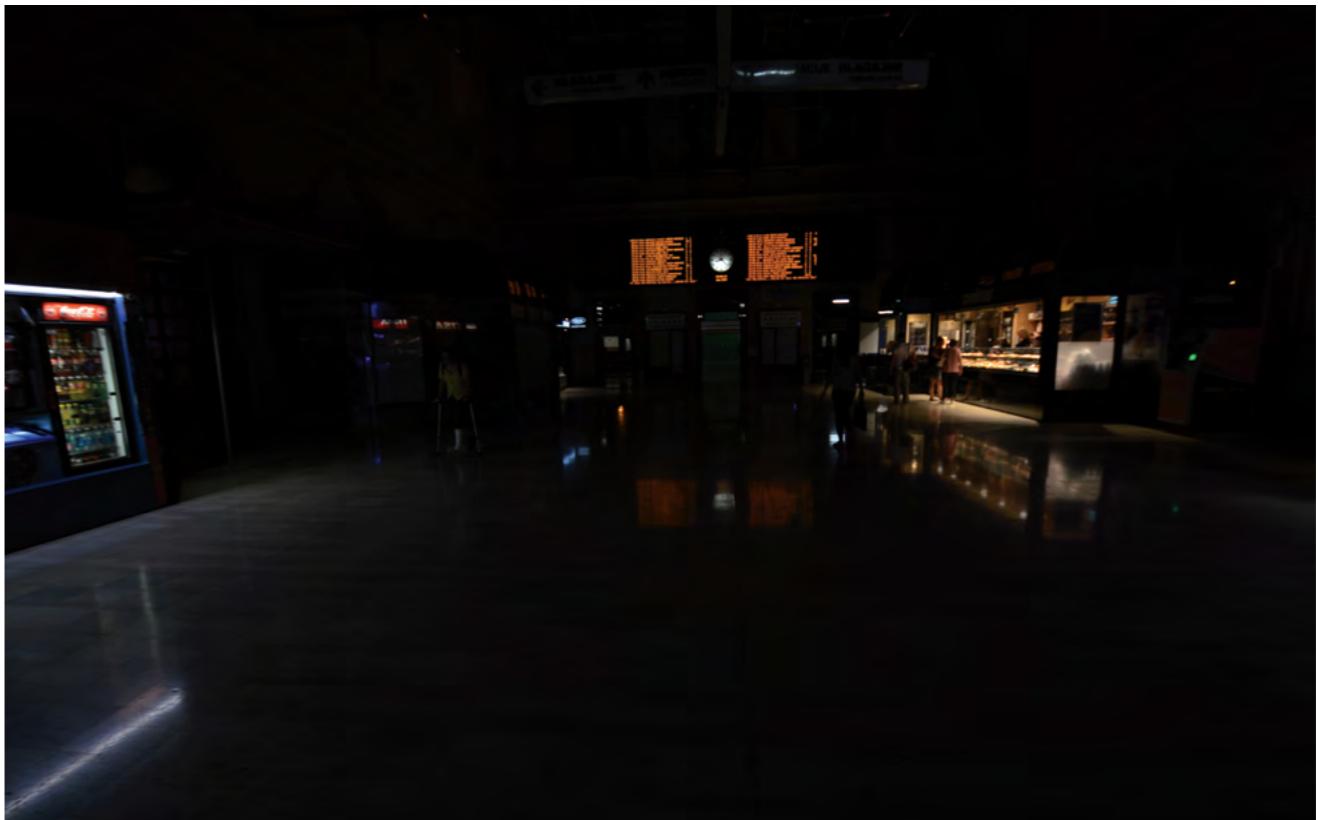
Ovim putem vas obavještavamo da su članovi Pregovaračkog odbora Poslodavca:

- Ivan Kršić – voditelj Pregovaračkog odbora
- Tihomir Španić - član
- Damir Čavar - član
- Nataša Žagar - član
- Alena Alavuković - član
- Krunoslav Belić - član
- Snježana Posavec Mitrov - član
- Ivana Soljačić - član
- Alenka Ožbolt - član
- Darko Barišić – zamjenik člana
- Janja Groš – zamjenik člana
- Josip Stanković – zamjenik člana
- Slavica Meglobo – zamjenik člana
- Jelena Čuk – zamjenik člana
- Anto Krajina – zamjenik člana

S poštovanjem,

Predsjednik Uprave i
Voditelj Pregovaračkog odbora HŽ
Infrastrukture d.o.o.

Ivan Kršić, dipl.ing.građ.



TKO JE UPALIO MRAK?

PISÉ: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Stihovi pjesme dobrog hrvatskog pjevača Momčila Bajagića Bajage idu: „Noć, noć, noć totalni je mrak...ništa se ne vidi u tami.“ I kada u večernjim satima zalutate na zagrebački Glavni kolodvor doslovno je tako. Kada se mediji o nečemu raspišu i informaciju u dva dana čuješ dvije stotine puta, hoćeš nećeš zapamtiti makar naslove. Tako je rečeno da su hrvatski gradovi preosvijetljeni, te da takva situacija predstavlja ekološki problem. Zagreb je rasvjetljeniji čak i od Beča. I tko onda može reći da je danas lošije nego u socijalizmu. Oni stariji sigurno se sjećaju kako su u to vrijeme bile redukcije struje. Da pojasmimo onim malo mlađima - struja se po nekakvom principu domaćinstvima svakodnevno isključivala na par sati. A danas sve svijetli kao u Betlehemu. Dobro, ne baš sve. Jer kad se vratimo na drugu rečenicu ovog teksta ispada da je potpuno suprotna situacija na

Glavnom kolodvoru. Zapravo, Glavni kolodvor je početkom stoljeća temeljito obnavljan. Uređena su fasada, stolarija i izmjenjeno je kroviste. Restauratori su budno pazili da se sve odvija po pravilima struke i ne daj Bože da se ošteći kakav kipić na vrhu zgrade. Sjećam se kako je preko cijelog kolodvora, a to je valjda 100 metara duljine, bila postavljena postavljena reklama VIP-a. Sve u svemu obećavajuće. I prodoše gotovo dva desetljeća, kolodvor je i danas kao i nekada jedna od ljepših zagrebačkih građevina. Izvana gledano jako dobro...

Jedno se vrijeme (doba Peričićeve uprave op.a.) najavljuvalo se kako će zgrada Glavnog kolodvora iznajmiti, pa će tu biti hotel i još puno toga. Službenici i sindikati napustili su svoje prostore na katu zgrade. No od svega toga na kraju, nažalost, nije bilo ništa. U vrijeme Upravljanja Renate Suše i njene ekspertne skupine za

nekretninski posao najavljuvala su se city lights pa je tako rečeno da kroz Glavni kolodvor svakodnevno prolazi, šta ja znam - par milijuna ljudi i shodno tome cijene najma naših prostora su povisene. To je rezultiralo odlaskom najmoprimaca u Zagrebu, a i širom Hrvatske.

Naše gradske vlasti vole se pohvaliti kako Zagreb organizira najbolja adventska događanja u Europi. Ispred Umjetničkog paviljona, na kakvih sto metara od Glavnog kolodvora, u te se dane napravi klizalište. Grad je pun turista te svijetli i sjaji u tisuću boja. Istovremeno, kao u nekoj drugoj zemlji, naš kolodvor je u potpunom mraku. To su lijepi dani za direktoricu TZ Grada Zagreba Martinu Bienenfeld koja u to vrijeme kao najzaslužnija za taj uspjeh daje nebrojene intervjuje.

Jedino je Glavni kolodvor utonuo u mrak, daleko od te priče.



ALKOHOL NA RADNOM MJESTU

PIŠE: Anto Iličić

FOTO: <https://commons.wikimedia.org>

Često smo slušali opravdanja da je netko bio u svatovima, imao rođendan ili mu se rodilo dijete pa se slavilo, pa se popilo. Očekivalo se da poslodavac iskaže dobru volju i takvo opravdanje uvaži. Na žalost, u nekim sredinama i danas je konzumiranje alkohola prešutno prihvaćena stvar, pa radnici često ne shvaćaju ozbiljnost i posljedice koje može donijeti. Činjenica je, ako se već dogodilo da se povodom neke situacije popilo, bolje je ostati kod kuće i javiti sprječenost, nego doći pijan na posao. Mi ovime ne savjetujemo da to postane svakodnevna praksa, ali nedolazak na posao vjerojatno će se moći opravdati kraćim bolovanjem daleko lakše nego alkoholiziranošću na poslu. Uvijek je to bolje nego čekati da Poslodavac eventualno zlorabiti situaciju, znajući da je netko nešto slavio te mu staviti

pod nos alkotest i eto situacije u kojoj preko noći možete ostati bez posla. Jednako tako trebalo je proteći puno vode Savom da postanemo svjesni kako alkoholizam nije mana, već ovisnost kojoj je potrebno terapijsko liječenje. Prije toga bilo je uvriježeno mišljenje kako sve što nosi željezničku kapu pije. Danas su na željeznicu rijetki koji si dozvoljavaju luksuz rizika "popiti čašicu dvije", jer nikad se ne zna kad će i hoće li navratiti kontrolu.

Upravo nešto tako događalo se ovog ljeta na više mjesta u HŽI. Izvršena su alkoskopiranja i radnici su zbog konzumiranja alkohola udaljeni s posla.

Valida i zato Uprava HŽI donijela je 26. kolovoza 2019. godine odluku o nultoj stopi tolerancije i zabrani konzumacije alkohola, droga ili

psihotropnih tvari za izvršne radnike pozivajući se na Zakon o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava.

Svrha zabrane konzumacije alkohola je jasna. Zaštita života i zdravlja odnosno sigurnosti samog radnika, radnih kolega i trećih osoba. Naime, radnik u alkoholiziranom stanju ima smanjenu koncentraciju i psihofizičke sposobnosti, te takav može ugroziti sebe i druge osobe u njegovoj blizini. Ovome najčešće svjedočimo čitajući crnu kroniku s naših cesta.

Ovo nije prva takva odluka Uprave HŽI, bilo ih je sličnih u Lijepoj našoj, ali ostajale su mrtvo slovo na papiru. Tek rijetki su osjetili posljedice ne tolerancije. Tako i ova odluka, kao uostalom i svi drugi zakoni mogu biti ne znam koliko dobri, ali ako ih se striktno ne provodi, kao da ne postoje.

Zakon o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava u čl. 91. b propisano je da Izvršni radnik ne smije konzumirati alkoholna pića, droge ili psihotropne tvari za vrijeme rada, niti smije početi obavljati poslove ako je pod utjecajem bilo kojih sredstava koja bi mogla utjecati na njegovu koncentraciju, pozornost ili ponašanje, naročito ako u organizmu ima alkohola, droga ili psihotropnih tvari.

Međutim, odredbe Zakona o zaštiti na radu odnose se na sve radnike, ne samo na izvršne. Tu je u čl. 58 određeno da radnik u vrijeme rada ne smije biti pod utjecajem alkohola i drugih sredstava ovisnosti niti ih smije unositi na mjesto rada. Ovaj zakon još detaljnije određuje kad je radnik pod utjecajem alkohola: ako u krvi ima alkohola više od 0,0 g/kg, odnosno više od 0,0 miligrama u litri izdahnutog zraka, odnosno u krvi ima višu koncentraciju alkohola od koncentracije dozvoljene procjenom rizika poslova koje taj radnik obavlja.

Svakako, najvažnija činjenica na koju upozoravamo je najava da radnik kojemu se utvrdi prisutnost alkohola čini osobito tešku povredu radne obveze za koju će poslodavac bez izuzetka davati izvanredni otkaz ugovora o radu.

Glede alkoholizma u Lijepoj našoj jedan stručni autoritet objavio je zastrašujuće brojewe:

- 6% hrvatskog stanovništva ovisnici su o alkoholu,
- 15 % povremeno se opija,
- imamo 300.000 registriranih alkoholičara,
- izravno ili neizravno od alkoholizma stradava oko milijun Hrvata,
- oboljenja direktno izazvana intoksikacijom alkoholom po učestalosti su na trećem mjestu uzroka smrtnosti, odmah poslije malignih i srčano-krvоžilnih bolesti. Alkoholizam može oštetiti sve organe utijelu, a ne samo jetru. Izravno djeluje

na mozak izazivajući atrofiju koja dovodi do gubitka moždane mase. Može prouzročiti polineuropatiiju, otežani hod u tolikoj mjeri da osoba postaje invalid, maligne neoplazme, najčešće u usnoj šupljini, smanjenje imuniteta, promjene na koži...

Ovisnost o alkoholu uvjetovana je trima kriterijima: postoji li žudnja za psihoaktivnom tvari, gubi li osoba kontrolu nad sobom dok pije i trpi li apstinencijsku krizu. Ako su ispunjena ta tri spomenuta kriterija, tu osobu se smatra ovisnikom, a ako je zadovoljeno manje od tri kriterija, govorimo o zloporabi alkohola. Na početku ovog teksta upozorili smo na odluku Uprave, ovdje upozoravamo na manjkavost odluke. Vratimo li se na Zakon o zaštiti na radu, čl. 58., saznat ćemo da i poslodavac ima obaveze prikladnim mjerama provoditi zabranu uzimanja alkoholnih pića i sprječavati zloporabu sredstava ovisnosti na radnom mjestu prikladnim mjerama, a osobito:

- obavješčivati radnika o štetnosti sredstava ovisnosti i njihovom utjecaju na radnu sposobnost,
- surađivati s njegovim ovlaštenikom, stručnjakom zaštite na radu, specijalistom medicine rada i povjerenikom radnika za zaštitu na radu, pri provođenju mjera sprječavanja zlouporabe sredstava ovisnosti,

- sprječavati konzumaciju alkoholnih pića i drugih sredstava ovisnosti tijekom rada i provoditi zabranu njihovog unošenja u radne prostorije i prostore,
- provoditi programe prevencije ovisnosti na mjestu rada, u skladu s utvrđenim potrebama.

Za ne postupanje predviđene su novčane kazne.

Zakon o zaštiti na radu, čl. 95. određio je

- a) novčanom kaznom od 10.000 kuna kazniti će se za prekršaj poslodavac pravna osoba:

- ako ne organizira sastajanje odbora za zaštitu na radu najmanje jedanput u šest mjeseci
- ako ne provodi zaštitu nepušača od djelovanja dima duhanskih i srodnih proizvoda, biljnih proizvoda za pušenje i para elektroničkih cigareta te ako ne sprječi pušenje na radnim sastancima ili na mjestu rada
- ako ne provodi zabranu zlouporabe alkoholnih pića i sredstava ovisnosti na mjestu rada prikladnim mjerama

- b) novčanom kaznom u iznosu od 3.000,00 kuna kazniti će se za prekršaj poslodavac fizička osoba i odgovorna osoba pravne osobe ako ne organizira sastajanje odbora za zaštitu na radu najmanje jedanput u šest mjeseci i ako u slučaju smrte ozljede ne sazove sjednicu odbora za zaštitu na radu u roku od dva radna dana od nastanka takve ozljede.

Mi koristimo priliku još jednom naglasiti kako iz navedenih odredaba zakona nedvojbeno proizlazi zaključak da je na radnom mjestu zabranjeno ne samo pijenje alkoholnih pića, već i unošenje takvih pića u radne prostore, bez obzira na to što se alkohol tamo nije i pio. I nemoguće je tražiti promjenu odluke poslodavca u slučaju skrivljenog ponašanja zbog alkohola utvrđenog u organizmu. Tu nema pogoda.

Iskustva sudskih presuda ukazuju da prije izricanja ove drastične mjere (izvanredni otkaz ugovora o radu zbog osobito teške povrede radne obveze) poslodavac mora uzeti u obzir različite okolnosti (recidivitet, koncentracija alkoholiziranosti, visinu materijalne štete ako postoji...).

Svejedno, najbolja zaštita koju vam možemo preporučiti je prevencija. Jednostavno se ne dovodite se u takvu situaciju: **kad radiš nemoj piti!**

HŽ INFRASTRUKTURA d.o.o.
Uprava Društva

Temeljem članka 11. izjave o osnivanju Društva HŽ Infrastruktura d.o.o., članka 58. stavak (1) i (2) Zakona o zaštiti na radu (NN 71/14, 118/14, 154/14, 94/18, 96/18) i članka 91.b Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava (NN 82/13, 18/15, 110/15, 70/17), Uprava Društva na 93. sjednici održanoj dana 26. kolovoza 2019. godine, donijela je

O D L U K U
**o nultoj stopi tolerancije i zabrani konzumacije alkohola, droga ili psihotropnih tvari
 za izvršne radnike**

I.

HŽ INFRASTRUKTURI d.o.o., kao upravitelju željezničke infrastrukture u Republici Hrvatskoj, sigurnost i uredno odvijanje željezničkog prometa jedan je od najvećih prioriteta u poslovanju što proizlazi iz Izjave o osnivanju Društva, odredbi Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava, Zakona o željeznicama, Ugovora o upravljanju željezničkom infrastrukturom kao i iz misije, strateških ciljeva te organizacijskih vrijednosti i principa u odnosima s trećima našeg Društva.

Neposredno odgovorni za sigurnost i uredno odvijanje željezničkog prometa su radnici koji rade na radnim mjestima koja neposredno sudjeluju u odvijanju željezničkog prometa (dalje: izvršni radnici).

II.

Izvršni radnici, sukladno odredbi članka 91.b Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava, ne smiju konzumirati alkoholna pića, droge ili psihotropne tvari za vrijeme rada, niti smiju početi obavljati poslove ako su pod utjecajem bilo kojih sredstava koja bi mogla utjecati na njihovu koncentraciju, pozornost ili ponašanje, naročito ako u organizmu imaju alkohola, droga ili psihotropnih tvari.

Ponašanje suprotno navedenom u prethodnom stavku ove točke predstavlja osobito tešku povredu radne obvezu izvršnih radnika koja potencijalno može dovesti do ugrožavanja ljudskih života i velike materijalne štete, te će beziznimno rezultirati pokretanjem postupka izvanrednog otkaza ugovora o radu pojedinog izvršnog radnika od strane nadležnih nadređenih radnika.

III.

Sukladno zakonskim i podzakonskim aktima, kao i internim aktima Društva, nadređeni radnici i ovlašteni radnici HŽ Infrastrukture d.o.o. dužni su i obvezni intenzivno provoditi nadzor zlouporabe alkoholnih pića, droga i psihotropnih tvari na radnom mjestu za izvršne radnike, te u slučaju da se kod nekog izvršnog radnika utvrdi da je za vrijeme radnog vremena pod utjecajem alkohola, droga ili psihotropnih tvari postupiti sukladno točki II. stavak 2. ove Odluke.

IV.

Za provedbu ove Odluke zadužuju se Sektor za održavanje, Sektor za promet i Ured upravljanja sigurnošću.

V.

Ova Odluka stupa na snagu danom donošenja i biti će objavljena u Službenom vjesniku.

Broj: UI-93-3-13/19
 U Zagrebu, 26. kolovoza 2019.



Dostaviti:
 -Odjel tajništva Uprave-izvornik
 -Sektor za upravljanje ljudskim potencijalima-izvornik
 -Odjel za korporativne komunikacije-preslika
 -Sektor za održavanje-preslika
 -Sektor za promet-preslika
 -Ured upravljanja sigurnošću-preslika



KREŠIMIR SUČEVIĆ MEĐERAL
lovac u kvizu "Potjera"

KREŠIMIR SUČEVIĆ MEĐERAL

lovac u kvizu "Potjera"

VOLIM PUTOVATI VLAKOM

On je doktor znanosti - smjer lingvistika i hungarologija. Još donedavno bio je zaposlenik Instituta za hrvatski jezik i jezikoslovje, a područja njegova znanstvenog djelovanja su mađarsko - hrvatski jezični kontakti, sociolingvistica i antropološka lingvistika, leksikografija te terminološka istraživanja. Osim toga, radio je i kao vanjski suradnik na Odsjeku za lingvistiku Filozofskog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu, gdje je predavao mađarski jezik. Ipak, ono po čemu je široj javnosti najpoznatiji, jesu njegovi nastupi u mnogobrojnim kvizovima. Kao strastveni kvizoljubac učestvovao je u gotovo svim kvizovima emitiranim u posljednjih nešto više od 20 godina i u svakom od njih dominirao je kako prikazanim znanjem, tako i svojom smirenošću, stabilnošću i rutinom. Vrhunac doseže nastupima u kvizu „Potjera“ gdje vrlo brzo postaje najnepoželjniji lovac za veliku većinu takmičara, a rezultati koje je dosad ostvario, odnosno omjer pobjeda i poraza svrstava ga među najuspješnije lovce u svim državama u kojima se ovaj kviz emitira. Svoju izuzetnu popularnost i činjenicu da ga gledatelji vole, potvrđio je i svojim nastupom u showu HRT-a „Zvijezde pjevaju“, gdje je sa svojom partnericom Ivanom Kindl isključivo zahvaljujući glasovima publike došao do polufinala. Pored kvizova i pjevanja, hobi su mu učenje jezika, čitanje, slušanje glazbe i ono nama najzanimljivije; putovanja. On je jedan od iznimno rijetkih poznatih likova s naše društvene scene koji još uvijek redovno putuje vlakom i tko ta svoja iskustva putem društvenih mreža nesobično dijeli sa svojim mnogobrojnim pratiteljima. On je Krešimir Sučević Međeral i naš je novi sugovornik u serijalu „POZNATA LICA I ŽELJEZNICA“. Moram priznati da me osobno iznenadila prije svega brzina kojom je odgovorio na poziv upućen za ovaj razgovor (pozitivan odgovor stigao je za nešto manje od 2 minute), a nakon toga i susretljivost koju je iskazao prilikom same realizacije istog, te naposljetku i fotografiranja. Što reći; velika zvijezda i još veći čovjek. A sam razgovor tekao je otprilike ovako...

RAZGOVARAO: Nebojša Gojković
FOTO: Nebojša Gojković

Poštovani gosp. Sučević - Međeral, prije svega hvala Vam što ste se odazvali našem pozivu i pristali na ovaj razgovor. Molim Vas da nam za sam početak kažete nekoliko onih osnovnih podataka o sebi...
Rođen sam u Zagrebu 30. rujna

1979.g., gdje sam proveo gotovo čitav život, izuzev kraćih boravaka u inozemstvu zbog obrazovanja. Već sam skoro dvije godine oženjen suprugom Vanjom.

Da krenemo onda od Vašeg djetinjstva; gdje ste ga proveli,

što ga je obilježilo, što posebno pamtite, prvi interesi, prve ljubavi... Odrastao sam blizu zagrebačkoga Kvaternikova trga, a kako sam bio jedinac, te u zgradu nije bilo druge djece, uglavnom sam se igrao sâm, te sam zarana naučio da ne

trebam ovisiti o drugim ljudima kako bi nam bilo zabavno. Zato i u slučaju da nema raspoloživih suputnika, svejedno krećem na put sâm. Od malih su me nogu privlačile zemljopisne karte, atlasi, ideja da oni prikazuju neku fizičku stvarnost negdje drugdje, te mi se počela javljati želja da oputujem i vidim te krajeve uživo...

Nakon završene Klasične gimnazije, upisujete studij opće lingvistike i mađarskog jezika i književnosti na Filozofском fakultetu u Zagrebu, da bi nakon što ste diplomirali, upisali i završili i poslijediplomski studij jezikoslovja na sveučilištu u Zadru. Koji su bili razlozi zbog kojih ste izabrali baš ovaj studij, budući da ste uz znanje i talent koji nesumnjivo posjedujete, vjerojatno mogli bez problema završiti i bilo koji drugi?

Negdje u srednjoj školi počeli su me više zanimati jezici, točnije način na koji oni oblikuju našu

percepciju svijeta. Upravo je mađarski jezik bio prekretnica u tom pogledu, jer sam dotada učio jezike koji su svi međusobno prilično slični. Mađarski mi je ukazao na to da se svijet može opisivati drugačije, da su stvari koje smatramo univerzalnima ustvari posve arbitrarne... Isto su me tako zanimale usporedbe jezika koje sam već učio: latinskog, grčkog, ali i njemačkog i hrvatskog. Popisi srodnih i sličnih riječi, želio sam pronaći i uvidjeti sustav iza toga, koji bi mi pomogao u dalnjem učenju jezika.

Često ističete svoju ljubav prema znanju jezika. Koji bi to bio broj stranih jezika koje gorovite ili se njima možete praktično služiti? Često me pitači isto pitanje, a ja im uvijek odgovaram da to nije pitanje na koje postoji jednoznačan odgovor. Lingvisti moraju učiti puno jezika (ja sam ih osobno učio preko 30), ako žele poznavati različite jezične sustave, ali ne uče te jezike

da bi ih gorovili. Da, na nekima od tih jezika znaju reći različite stvari, ali ako osoba na japanskome znade reći: „Molim vas jednu lubenicu“, to ne znači da gorovi japski, iako će joj ta rečenica pomoći ako poželi kupiti lubenicu. Upravo zato što želim da ljudi budu svjesni te razlike, ne mogu, niti bih želio, dati ikakav precizan brojčani odgovor na to koliko jezika gorim.

Ono što je problem mnogih visokoobrazovanih kadrova, jeste pronaći adekvatan posao u struci. Jeste li se Vi uspjeli ostvariti na tom planu?

Radio sam u Institutu za hrvatski jezik i jezikoslovje 12 godina kao znanstveni novak i poslijedoktorand. Izabran sam u znanstveno znanje, no nažalost nije bilo dovoljno slobodnih radnih mjestu u tom zvanju, te sam u konkurenciji za to radno mjesto dobio samo zamjenu za kolegicu na rodiljnom dopustu. Nakon što se ona vratila, moj je radni odnos



prestao. Posljednjih desetak mjeseci radim honorarne poslove vezane uz struku, čekajući da se ponovno nešto otvorí.

Ono po čemu ste široj javnosti najpoznatiji, jesu Vaša učešća u mnogobrojnim kvizovima u kojima ste na najbolji mogući način prezentirali svoje vrhunsko znanje i psihičku stabilnost. Možete li nam reći u kojim ste sve kvizovima do sada učestvovali, barem onim poznatijim, kao i najveće uspjehe koje ste u njima ostvarili?

Debitirao sam još 1998. godine u „Diplomcu“, gdje sam došao do finala s Mirkom Miočićem. Uslijedio je „Izazov“, s tri pobjede u nizu, potom manje uspješni nastupi u „Najslabijoj karici“, kvizu „Brzo naprijed“ i „Kviskoteci“ na Novoj TV. Povremeno bih nešto osvojio i u „Upitniku“. Nапослјетку, tu su bili pobjeda nad galerijom u „1 protiv 100“ i obranjениh 250 tisuća kn u kvizu „Sve u sedam“.

Vrhunac Vaše kvizaške karijere je uloga lovca u kvizu „Potjera“, a u kojem za vrlo kratko vrijeme stječete simpatije javnosti i ostvarujete gotovo sveopću popularnost. Kako je došlo do tog Vašeg angažmana i znate li možda koji Vam je trenutni omjer pobjeda i poraza?

Do angažmana je došlo običnom prijavom za natjecatelja u kvizu, nakon čega me nazvao urednik Igor Grković i rekao mi da ima ponudu za mene, objasnio situaciju koja je u tom času bila s Mirkom Miočićem i pitao jesam li voljan doći na testiranje. Došao sam, pokazao dobar rezultat i ušao u ekipu „Potjere“. Čini mi se da svoj posao radim dobro, možda i predobro. Trenutni omjer mi je, ako je vjerovati jednom momku iz Rusije koji to studiozno bilježi, 120

pobjeda i 21 poraz, tj. oko 85%.

Kao dokaz Vaše već spomenute popularnosti, došlo je i učešće u showu Hrvatske televizije „Zvijezde pjevaju“, a u kojem ste ponajviše zahvaljujući glasovima gledatelja, s Vašom partnericom Ivanom Kindl uspjeli doći sve do polufinala. Kako je uopće došlo do toga da se nađete u jednoj pjevačkoj emisiji i kako ste Vi osobno zadovoljni Vašim nastupima?

U „Potjeri“ često znam zapjevati, pa sam se tako znao i šaliti da bi me mogli zvati u „Zvijezde pjevaju“ ako ikad ponovno ožive taj show. I tako, prošle jeseni zvoni mi mobitel, zovu s HRT-a; „Krešo, imam jedno pitanje. Na proljeće se vraća emisija Zvijezde pjevaju...“ - „Može!“ Nisam ni časa dvojio, nisam znao kakva je konkurencija, ni kto će mi biti mentorica, ali sve je ispalо super. Imao sam podršku navijača za koje mogu reći da bez njih sigurno ne bih došao tako daleko. Bilo je na mahove naporno i zahtjevno, ali sve u svemu bilo je to jedno fenomenalno iskustvo i drag mi je da sam bio dio njega.

Osim stranih jezika, kvizova i pjevanja, ljubitelj ste i putovanja, i to ne samo onih na koja se odlazi biznis klasom i odsjeda u luksuznim hotelima, već i onih posve pustolovnih i avanturističkih, u kojima se puno toga svodi na čistu improvizaciju i snalažljivost onoga tko putuje, u ovom slučaju Vas...

Dapače, to je jedini način na koji volim putovati, organizirane ture me najčešće ne zadovoljavaju, tempo im je prespor, a program rijetko dopušta samostalno istraživanje. To je ono što smatram razlikom između turista i putnika, a ja sebe smatram putnikom.



BROJ 92 rujan 2019.

BROJ 92 rujan 2019.

O mnogim svojim putovanjima Vi i pišete na nekim od portala koji se bave tom tematikom, a iskustva o 11 - mjesечnom putovanju od Hrvatske do Novog Zelanda objavljivali ste i na svom blogu koji je i danas dostupan na internetu. Tu bih se sada nadovezao i na našu osnovnu temu, a to je željeznica. Najveći razlog zbog kojeg smo Vas pozvali na ovaj razgovor jest činjenica da ste Vi netko tko se za razliku od svih naših dosadašnjih sugovornika, još uvijek relativno često koristi željeznicom...

Istina, iako sam krajem prošle godine nabavio automobil i shvatio da mi on daje veću autonomiju od javnog prijevoza. Međutim, željeznicu smatram romantičnim vidom prijevoza, udobnosti vlaka (pod uvjetom da postoji) nije ravan ni autobus, ni zrakoplov (osim, možda, poslovne klase). Usto, vlak je i najekološkiji vid prijevoza na veće daljine.

Vi ste i netko čija iskustva vožnje vlakovima sežu u najranije djetinjstvo. Kakve uspomene nosite iz tog vremena?

Tu su prvenstveno odlasci na more noćnim vlakom Unskom prugom, potom izleti s bakom vlakom u Zagorje i Sloveniju, nekoliko putovanja majčinoj kolegici u Slavoniju...

U Vašem već spomenutom blogu upoznali ste čitatelje i s činjenicom da volite spavati u vlakovima. Otkud jedna takva vrsta ljubavi?

Vjerojatno i to datira iz tih odlazaka na more spavaćim kolima. Volim zvuk kloparanja kotača po tračnicama, nekako je meditativan. Ne moram čak ni ja biti u vlaku - pred desetak godina sam u Osijeku odsjeo u hotelu s pogledom na

željeznički kolodvor. Sobe su to koje drugi gosti uglavnom izbjegavaju, zbog „buke“, meni je pak kloparanje manevre preko skretnica bilo dobrodošla kulisa za smirenje pred san...

Da je riječ o nekom drugom, vjerojatno bih ovo drukčije formulirao, ali kako ste Vi ipak netko čija memorija daleko premašuje neke uobičajene okvore, onda Vas mogu sasvim opušteno zamoliti da mi nabrojite sve države čijim ste željeznicama putovali...

Hrvatska, Slovenija, BiH, Crna Gora, Srbija, Albanija, Grčka, Bugarska, Rumunjska, Moldavija, Mađarska, Austrija, Italija, Švicarska, Francuska, Portugal, Belgija, Luksemburg, Njemačka, Češka, Slovačka, Poljska, Litva, Velika Britanija, Danska, Turska, Gruzija, Armenija, Iran, Pakistan, Kina, Vijetnam, Tajland, Malezija, Singapur, Indonezija, Australija, Novi Zeland, Kuba; samo podzemna željeznica u Barceloni, Stockholmu i St. Petersburgu; te uskotračna željeznica u Kambodži.

Da li Vas je neka od tih željeznica iznenadila i na koji način?

Ugodno su me iznenadile vietnamske i indonezijske željeznice, vrlo su organizirane, stvari koje su i kod nas još donedavno bile znanstvena fantastika, poput automata za kupovinu karata, tamo postoji već odavno, putnička usluga je dobra, vagonima prolazi stjuard s hranom i pićem...

Čest je slučaj da kada želimo istaknuti koliko su naše željeznice loše, onda za njih kažemo da su u rangu s nekim „egzotičnim“ željeznicama. Citajući neka iskustva s Vaših putovanja, reklo bi se da bi bilo

više nego dobro kada bi nam željeznica bila poput tih nekih „egzotičnih”...

Upravo ovo što sam rekao, ne bih se bunio da nam željeznice budu poput indonezijskih, naročito onih na Javi.

Ako bismo sve te željeznice kojima ste putovali svrstali u nekakve tri kategorije, od kojih bi u 1. kategoriji bile one u kojima Vam je putovanje bilo najugodnije, u 2. kategoriji bi bile one za koje obično kažemo da su neka „zlatna” sredina, dok bi u 3. kategoriji bile one željeznice koje bi bilo najbolje izbjegnuti, koje biste od njih Vi osobno stavili u ovu 1. kategoriju i zbog čega?

Od nama najbližih, svakako mađarske, jer je riječ o zemlji u kojoj još uvijek, uza sva kresanja linija i pruga, još uvijek postoji kultura putovanja željeznicom; brzo, točno i efikasno. Slično je i u Poljskoj i Rumunjskoj, što su zemlje



s kojima se Hrvatska možda ne voli usporediti, jer se smatra boljom, ali one nas uvelike prestižu. No istinska 1. kategorija bi bile velike zapadnoeuropejske željeznice, poput francuskih, njemačkih i talijanskih, a ni kineski superbrzi vlakovi ne zaostaju.

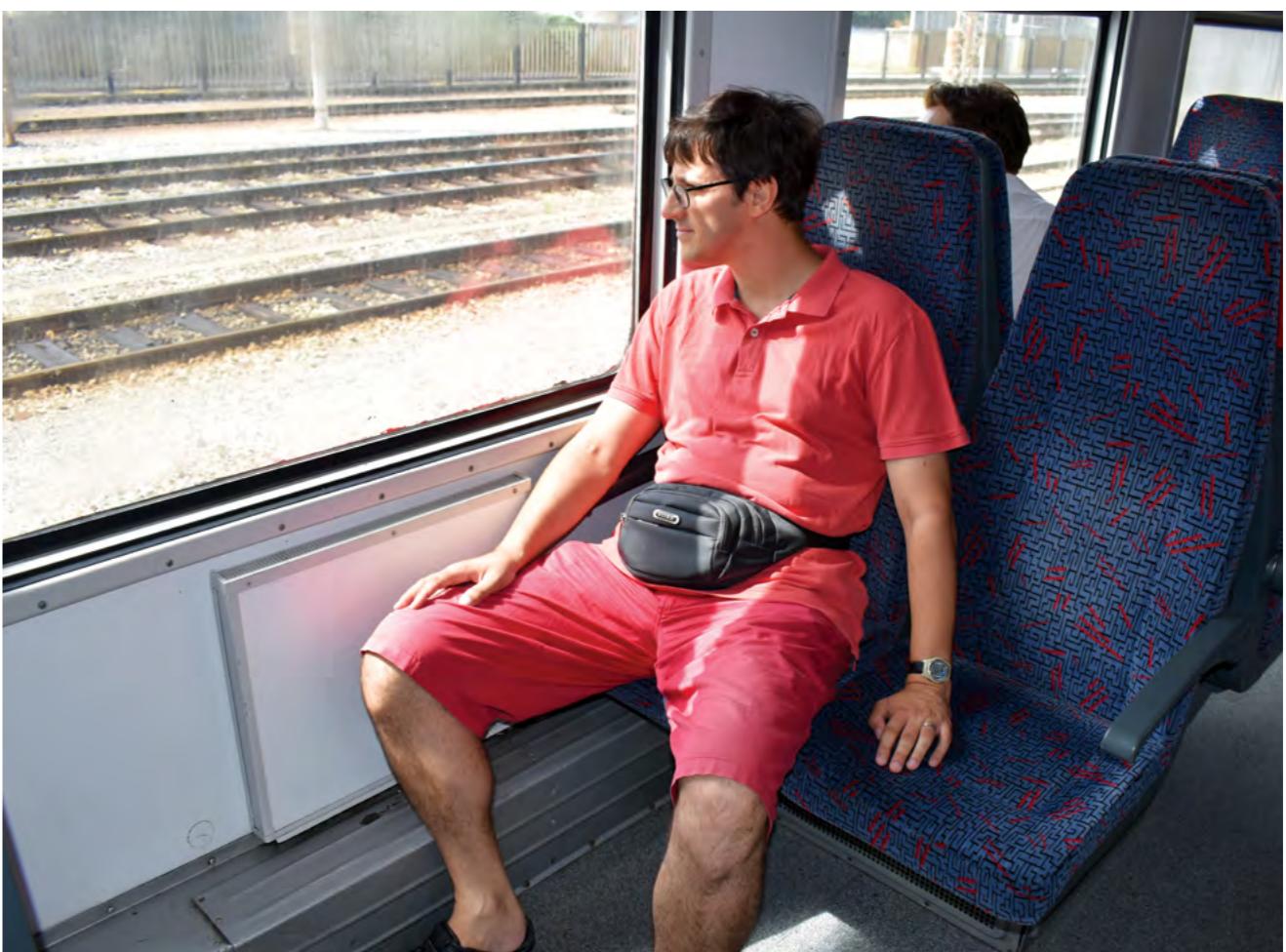
A koje bi to onda ušle u onu 3. kategoriju?

Moje iskustvo s kubanskim željeznicama je takvo da bih ih možda stavio u tu kategoriju, ne zato što bih želio da ih ljudi izbjegnu, već zato što je bila gužva i vrućina. Također bih ovamo uvrstio i albanske željeznice. Mislim, nikad ne bih isao toliko daleko da kažem da nešto treba izbjegći, sva ta iskustva su vrlo živopisna, ali recimo vožnja albanskim vlakom u kupeu koji je intenzivno zaudarao na ustajali urin nešto je bez čega sam mogao u životu.

Možete li usporediti željeznice u našoj regiji; koje su sličnosti, a koje razlike?

Slovenija tu, kao i uvijek odskače, po kvaliteti prijevoznih sredstava i pouzdanosti. HŽ, kolikogod mi to negirali, ipak ima kvalitetnija vozila od svih drugih zemalja u regiji, izuzev Slovenije. Zadnjih se godina nisam vozio crnogorskim i bosanskohercegovačkim prugama, tako da ne znam ima li kakvih pomaka, no ranije je to bila „srednja žalost”. Slično je i u Srbiji. S Makedonijom nemam iskustava što se željeznice tiče.

U jednom od Vaših tekstova objavljenih na putopisnom portalu „Putopija”, iznijeli ste zanimljivu teoriju o nekakvим nevidljivim kulturološkim linijama koje presijecaju zemljopisnu kartu dijeleći tako pojedine zemlje, pa ste tako ustvrdili kako jedna takva linija odvaja zemlje u kojima je preferirani način puta željeznica i one u kojima je to autobus. Možete li nam pobliže objasniti tu Vašu teoriju, kao i to koje bi



to bile zemlje koje preferiraju željeznicu?

Zemlje koje preferiraju željeznicu obično zanemaruju autobusni promet, ili ga tretiraju kao nužno zlo, nadopunu željeznicu. Dok su u zemljama u kojima je cesta okosnica prometa, željeznice obično zanemarene i mreža im je dosta

rudimentarna, čak i ako bi mogla biti od koristi. Primjer jedne takve zemlje je Turska, gdje bi željezница bila idealna za velike udaljenosti, ali istok zemlje je slabo povezan dvjema uskim i slabo propusnim prugama, tako da od Istanbula

do Karsa, na krajnjem istoku, putujete skoro dva dana (cestom je manje od jednog dana). Zemlje koje preferiraju željeznicu bile bi većina zapadno i srednjeeuropskih, dok autobusi, minibusi i druga prometala uglavnom „caruju” po ostatku svijeta.

Željeznica ima i tu jednu socijalnu notu, budući da ljudi koji se na nešto dužim putovanjima nadu skupa u nekom od kupea, često puta započinju konverzaciju, upoznaju se, razmjenjuju iskustva i informacije... Nešto od toga može se naći i u Vašim tekstovima...

Štoviše, kupei su i zamišljeni kao svojevrsni separati, kabine za razgovor. Naravno, to je „lutrija”, jer ovisi kakve će suputnike dobiti, ali nedvojbeno je da je lakše razgovarati u vlaku s kupeima, nego u autobusu.

Pretpostavljam da Vam pored svih Vaših obaveza i afiniteta ostaje jako malo slobodnog vremena. A to malo što Vam preostane, na koji način provodite?

Putujući, ha ha ha. Ili planirajući putovanje. A ponekad i uz dobru knjigu, film ili seriju.

Što je trenutno aktualno vezano uz Vašu karijeru; nastavljate u istom ritmu ili možemo očekivati neke nove kvizove, nova putovanja, možda izdavanje putopisne knjige...?

Sve u svoje vrijeme, ni sâm ne znam što mi jesen donosi.

Poštovani gosp. Sučević-Mederal, hvala Vam još jednom u ime naših čitatelja što ste odvojili dio svog vremena za nas i ovaj naš razgovor. Sok sikert kívánok a további életben és karrierben és ha tudja, fogjon meg mindenkit (Želim Vam puno uspjeha u dalnjem životu i karijeri i ako ikako možete, ulovite ih sve)!

Hvala i vama na razgovoru i pozdrav svim čitateljima časopisa „NA PERONU”!



BACANJE PAPUČE - MUŠKARCI



BACANJE PAPUČE - ŽENE





BALOTE



SPLIT



BELA



VARAŽDIN





KARAOKE

ZAGREB GK



ODBOJKA NA PIJESKU MUŠKARCI

ZAGREB GL. KOL.





ODBOJKA NA PIJESKU - ŽENE

SLOVENIJA

ZAGREB GK



PIKADO - MUŠKARCI

MEĐIMURJE

ŠIBENIK

KNIN





PIKADO - ŽENE

VARAŽDIN



POTEZANJE UŽETA

SJEVER





PRENOŠENJE MORA



STOLNI TENIS





ŠAH

SLOVENIJA

VARAŽDIN



MEĐIMURJE



TIHINA OPROŠTAJNA

PIŠE: Nebojša Gojković
FOTO: Nebojša Gojković

Dana 1. kolovoza 2019. g., a nakon punih 38 godina provedenih na željezničari, naš kolega i dugogodišnji član našeg sindikata, skretničar Tihomir Penavić, otišao je u zasluženu mirovinu. Svoj željeznički put započeo je sada već davne 1981. godine u kolodvoru Vinkovci, da bi nakon toga uslijedili kolodvori Dalj, Virovitica, Suhopolje (odjavnica Pčelić), Erdut, Osijek Donji Grad i konačno kol. Osijek, što mu je ujedno bilo i zadnje mjesto rada. Na odluku da prihvati ponuđene poticajne mjere i ode sa željeznicama umnogome je utjecala teška bolest s kojom se nosi posljednjih godinu dana, a uslijed koje je izgubio radnu sposobnost. Inače, kolega Tihomir Penavić živi u Borovu Naselju i otac je troje djece; dvije kćeri i sina, a prije nešto manje od godinu dana, dobitivši unuka, postao je i ponosni

PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE, te ostalih njegovih kolega bez obzira na sindikalnu pripadnost, a kao mali znak zahvalnosti za sve zajednički provedene godine na željezničari, prigodni poklon Tihi je uručio dopredsjednik Podružnice SPVH Osijek gosp. Damir Damjanović, pomoćnik šefa u kol. Osijek Donji Grad. Prilikom samog uručenja, zaželio mu je i ono što mu je sad najvažnije, a to je zdravlje, te duge i ugodne umirovljeničke dane. Ovim putem i mi se pridružujemo ovim željama, a sasvim je sigurno da ćemo se sa Tihom nastaviti viđati na svim našim budućim sindikalnim druženjima...



VOLJETI SVOJ POSAO....

PIŠE: Dražen Lihter
FOTO:Dražen Lihter

Htjeli mi sebi priznati ili ne među nama ima onih koji su zadovoljni svojim poslom, onih koji su manje zadovoljni a ima i onih koji su nezadovoljni. Ima onih koji ne vole to što rade ali su ih razno razne okolnosti natjerale da rade. No mislim da većina željezničara voli svoj posao. Ova konstatacija je moja i moje osobno mišljenje a ima dobar temelj u mojojem četrdeset godišnjem radnom iskustvu. Među onima koji vole posao iz željezničke struke ima onih koji upravo obožavaju to što rade. Da dobro ste pročitali - obožavaju. Svaki njihov dolazak na posao, svaka smjena je izazov, interesantan događaj jer njima ni jedna smjena nije ista.

Upravo takav dojam stječem kod prometnika vlakova Zorana Lončara koji radi u kolodvoru Ivanec. Iako jutarnje smjene počinju u 3:30 sati a alarm za buđenje se javi sat prije i kad se krene na posao po opustjelim praznim cestama, Zoranove misli su već na kolodvoru. Razmišlja što će zateći na kolodvoru, kakvog psa latalicu, lisicu ili pak mačku koja leži na otiraču ispred a možda i razvaljena vrata prometnog ureda. Kroz glavu mu prolaze misli o prometu, hoće li vlakovi biti redoviti, hoće li jedan ili dva vlaka ići na utovar u golubovečke kamenolome, hoće li biti danas putnika više nego prošlu smjenu.

Komunikativan i dobar sa kolegama a pogotovo korektan i uslužan prema korisnicima naših željezničkih usluga. Takav odnos prema radnom mjestu i poslu koji obavlja, ima naš sugovornik. Zoran je u srednjim četrdesetim godinama a s dvadeset godina započeo je svoju željezničarsku karijeru. Po završetku srednjoškolskog obrazovanja za strojarskog tehničara javio se na natječaj za prekvalifikaciju za PT radnika. Po završenoj prekvalifikaciji počinje raditi kao kočničar/manevrista na vlaku) i na vožnji je do 2001.

godine kada prelazi na rad u kolodvor Lepoglava za skretničara. Na tim poslovima ostaje do prekvalifikacije za prometnika vlakova 2007. godine koju završava u ŽTS Zagreb. Ispit za samostalno obavljanje poslova polaže u kolodvoru Novi Marof da bi poslije radio u kolodvoru Jalžabet do prelaska u kolodvor Ivanec koji mu je sada domicilni već četvrtu godinu. Zbog svega toga možemo reći da je Zoran jedan od onih koji vole svoj posao a to je pokazao i pokazuje kroz ovo vrijeme i stalne želje za napredovanjem i želje za stjecanjem novih iskustava.

Kao pripadnik 104. brigade Hrvatske vojske Varaždin, sudjelovao je u ratnim operacijama Blijesak i Oluja, nositelj je Spomenice Domovinskog rata a ukupno je sakupio 115 dana

bojišta. Zato smo dogovorili intervju koji ćemo odraditi za jedan od sljedećih brojeva našeg lista na temu Zoranovog ratnog puta.

Zoran sa suprugom Davorkom i tri sina, Davidom, Dinom i Lukom, živi u obiteljskoj kući u Stažnjevcu, bave se poljoprivredom za svoje potrebe tako da je uz radno vrijeme i česte zamjene koje obavlja po raznim kolodvorima malo slobodnog vremena. No kad čovjek voli svoj posao, dobro organizira svoje vrijeme i obitelj sve se može odraditi. Zato bi trebalo da među nama ima više takvih Zorana koji vole svoj posao, koji sa zadovoljstvom odraduju svoju smjenu i koji znaju da se samo kvalitetnim odnosom prema radu i obitelji može biti ispunjen i sretan.





IVAN MARIĆ

skretničar - kolodvorski radnik u kol. Velika Gorica

ZNAO SAM DA MORAM RADITI

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Kao učenik osnovne škole u Komarici, Ivan Marić imao je jednu ambiciju. Završiti školu i odmah ići raditi. Takve su bile okolnosti. Majka Matija nije imala nikakvih prihoda i trebalo je zaraditi koji dinar da se može preživjeti. I tako se kao maloljetnik zaposlio u građevinskoj firmi „Udarnik“. Ta je firma gradila hotel na ranžirnom kolodvoru.

- „Došli smo do drugog kata. No plaće su počele kasniti i ubrzo je „Udarnik“ propao. Znao sam dosta željezničara i kad smo išli na gablec pitali smo dečke da li ima kakvog posla, te kakve su plaće... I tako sam 1984. godine završio na željeznicama. Došao sam zajedno s kolegom Asimom Dukićem, a iz „Udarnika“ su došli još Jozo Tolić i Pejo Mandić. Kada sam došao u srpnju rečeno mi je da „kurs“ počinje u rujnu. To mi je bilo dugo za čekati i otišao sam na zapadni kolodvor i praktički odmah se zaposlio u ZOP-u 2.“

Koncepcija Ivana Marića bila je jednostavna i svodila se na posao na željeznicama i „fuš“ na „bauštelama“. Radio je ponajčešće kao pomoći radnik za dnevnicu.

- „Najčešće sam dvorio majstore.“ U Komarici je započeo graditi kuću da bi 1992. godine nakon pada Posavine bez ičega izbjegao u Zagreb.

- „Znao sam da moram puno raditi. Danas imam 54 godine i izgradio sam dvije kuće. Jednu u Bosni i jedno ovdje u Svetoj Klari. Naradio sam se, a uz mene se i obitelj moralu dosta odricati, i supruga i djeca. No sada kada vidim rezultate čini mi se da se rad isplatio. nadam se da ćemo u mirovini svi ovdje u prirodi uživati.“

Sveta Klara donedavno je bila selo, a danas je to atraktivna lokacija gdje se ruše stare kuće i grade zgrade. No istovremeno s u centru mjesta mogu vidjeti krave kako mirno pasu. Obitelj Marić živi gdje bi drugdje nego uz nasip pruge.

- „Vrt mi je odmah uz nasip. Vidiš i sam idu vlak za vlakom prema ranžirnom kolodvoru, a ja odmah znam gdje radim. Usput, kad kosim svoje pokosim i travu na nasipu. Zabetonirao sam i par stepenica

da mogu lakše obrat smokvu.“

Prije nešto više od tri godine Ivan Marić je konačno napustio ranžirni kolodvor i posao manevrista. Sada je skretničar - stanični radnik u kolodvoru Velika Gorica. I zanimljivo i na ranžirni kolodvor, a i danas kada putuje kombiniranim prijevozom na posao, bicikl mu je najvažnije prometno sredstvo:

- Do ranžirnog kolodvora koji je oko pet kilometara udaljen, vozio sam se dvadesetak minuta. Sada mi do kolodvora Sveta Klara treba desetak minuta, ukrcam se na vlak i za još deset minuta sam na poslu u Velikoj Gorici. Ako imаш solidan bicikl s brzinama vožnja nije nikakav problem.“

Prvi smještaj kao izbjeglici iz Posavine bio mu u hotelu na ranžirnom kolodvoru, kojeg je doduše do drugog kata i sam gradio. Ovdje su ljudi imali potpuno krvu predodžbu o Posavljacima.

- „Govorili su kako smo imali novce u vrećicama, a mi smo imali samo vrećice

i saznanje da moramo krenuti od nule. Kupio sam ovdje gradilište i tako smo počeli. Radili smo bez kredita. Nisam se htio zaduživati, a ne bih volio da je i mene netko zaduživao.“

Prije nekoliko godina na ranžirnom je kolodvoru bilo malo posla i dosta se ljudi prestrašilo priča kako će se taj kolodvor zatvoriti. Danas je posla sve više, a nedostaje ljudi.

- „Zapravo ljudi svuda nedostaje. Ljudi odlaze, a novi se ne primaju. Ja sam u vrijeme dok je bilo manje posla raspoređen za skretničara u Klaru, a ubrzo sam dobio premještaj u Veliku Goricu.“

Do danas je Ivan Marić sa svoje 54 godine života nakupio čak 47 godina radnog staža. Pošto je ukinuta beneficija za skretničare do svih uvjeta za mirovinu nedostaje mu šest godine.

- „Samo da zdravlje posluži i ovdje nam je lijepo. Imamo zelenila i prekrasno cvijeće o kojem se brine supruga Mara. I tu sam pomoćna snaga.“





NA GRANICI

PIŠE: Branko Pejanović
FOTO: Branko Pejanović

Jučer sam u novinama čitao rubriku „Osvrti“ i sad mi nešto pada na pamet dok hodam glavnim prolaznim kolosijekom Graničnog kolodvora Drenovci. Nije baš da se imam kuda puno osvrtati, jer pogled ne seže daleko ni lijevo ni desno od šume koja je odmah uz kolosijeke, a niti pravo prema unutrašnjosti Lijepo Naše, tek do krvine udaljene oko 2 km. Nemaš kud. Lijevo gusta šuma, desno ista takva debela hrastovina, stara tristotinjak godina, a naprijed, kako već rekoh, obližnja krvina u toj istoj šumi. Tek na jarkom suncu se mogu uočiti tračnice u visokoj travi zbog odbijeska sunčevih zraka na njima na pruzi međunarodne kategorije

i vlak koji se stopio s visokom travom, jer je baš tu i lagana vožnja zbog trulosti pragova, koje radnici pružnih građevina krpaju na način svojstven dječjim pripovijetkama i nekadašnjim partizanskim filmovima, ali nema sumnje u to jer mi to pokazuju na licu mesta. „Strašno“, pomislih i pogled skrenem k spomenutoj hrastovoj šumi, od koje bismo mogli napraviti visokokvalitetne pragove za sve pruge na svijetu, kao nekada. Netko je rekao da se to više ne isplati ali zato imamo kvalitetan uvoz nekvalitetnih poljskih, indijskih, kineskih i inih pragova, koji su takvi da bi, umjesto ugradnje u pruge i riskiranja iskakanja vlakova, bili izvrsni u izgradnji saonica

za Djeda Mraza, Božićnjaka ili kako se već zove, a i Sv. Nikole, jer ni on više ne ide pješice i ne ulazi kroz dimnjake. Valjda zato što se ni dimnjaci ne održavaju redovno i dobro zbog spora lokalne samouprave s dosadašnjim dimnjačarima koncesionarima, koji odbijaju prepustiti im koncesiju i zaradu i postati njihovi djelatnici s plaćom od skoro 4000,00 kuna. No pustimo saonice i dimnjačare.

Dok se tako osvrćem, ne znajući

kamo da pogledam; lijevo u šumu, desno u šumu ili pravo do obližnje krvine, osvrnuh se i natrag, iako ne volim gledati unatrag, i gle: najljepši pogled od svih ovdje ponuđenih, kao iz bajki braće Grimm. Na vedrom

danu blista planina Majevica. Da nisam u službi i da mogu letjeti, odletio bih tamo. Svejedno, ne bi to išlo. Ta planina je desetljećima u drugoj državi, u Bosni. Mi smo na granici. Po domaćoj seriji NA GRANICI, gdje se ne zna tko koga, zašto i dokle i mi smo po mnogo čemu na granici. Na granici smo po izdržljivosti rada u neljudskim uvjetima. U službu dolazimo u neka, i u svaku doba noći, pa ako smo se malko uspavali i nismo stigli umiti lice, nećemo ni ovdje to moći. Voda iz bunara je tako (ne) čista da često zaštapa dovod u vodokotlič smedim ljepljivim talogom. Ali to je tako samo u prometnom uredi tj. kolodvorskoj zgradi. Na radnom mjestu skretničara nije tako. Tamo uopće nema nikakve vode, tako da skretničar bloka II poslije obavljenje nužde, čišćenja skretnica i sličnih radnji nema mogućnosti oprati ruke niti za uredno pisanje u evidencije a kamoliza objedovanje. Skretničar bloka I je i te brige riješen. On

nema ni takvog zapuštenog drvenog poljskog WC-a. Tu je ogromni šumski potencijal, pun prirodnih sanitarnih čvorova iza svakog hrasta, ali s jednom manjkavošću, koju priroda nije odradila. Nema vode. Vode ne, ali zmija, stršljenova i sličnih napasnika u izobilju. Unatoč obnovi, zmije nesmetano ulaze i obitavaju u blok kućici, iznenade nas i opet dovode na granicu, ali srčanog udara. Stršljenovi u rojevima i pojedinačno redovno vrše zračnu invaziju, kao saveznički avioni u DANU D na Normandiji. Komarce kao napast i ugrozu i njihovo nešpricanje pored svega ostalog nitko više i ne spominje. Da, blokovi su

obnovljeni i kolodvorska zgrada, ili se još obnavljaju. Nitko ne zna a nitko ništa više i ne radi. Od obećanog je skoro pola urađeno. Okrećeno je i nešto instalacija a to što krovista nisu riješena, osim bl. II, pa su ustrajne kiše potvrdile potrebu i dale ocjenu 1, ali koga briga?

Na granici smo i s izdržljivošću i s mogućnošću održavanja barem minimuma sigurnosti željezničkog prometa, jer od potrebnih osam skretničara sustav održavaju dva, uz redovnu ispomoć sa strane, pa se postavlja pitanje tko je domaći. Na granici su i oni koji dolaze u ispomoć s udaljenosti od 40-ak kilometara uz naknadu od 500,00 kuna mjesечно i trošak prijevoza od skoro 1500,00 kuna. Službeno tumačenje je da se to ne smatra putovanjem u službene svrhe. Valjda idu na dobrovoljno druženje s kojekakvim šumskim stanovnicima, koje inače ne viđaju.

Unačinu osiguranja, koji datira iz vremena Marije Terezije, a koji je ipak pouzdan i funkcionalan zahvaljujući djelatnicima službe SS uređaja i njihovoј ažurnosti, ali i zahvaljujući rukovodećim strukturama, koje se brinu da za te antikne uređaje osiguraju rezervne dijelove na način da povremeno zatvore neki kolodvor ili radno mjesto skretničara, pa eto viška ne samo dijelova nego i cijelih uređaja, a i ljudstva. No i uz takav pristup, opet smo na granici. U takvom načinu osiguranja redovno radimo s jednim skretničarom, koji u nemoguće kratkom vremenu mora osigurati put vožnje u kolodvoru duljine

oko 700 metara s branicima na putnom prijelazu kojima se rukuje ručno na licu mesta. Kako se to odrađuje bolje je ne pisati jer je jasno da je nemoguće prema postojećim propisima. Ali kog briga. Bitno je da se iznalazi adekvatno rješenje na dosadašnji način i na zadovoljstvo uprave. Upravo se razmatra gdje je slijedeće moguće na najmanje bolan način ukinuti još jednog skretničara a njegove poslove dodijeliti prometniku vlakova, kao nagradu što, eto, nisu tehnološki višak.

U svem jadu ima i svijetlih točaka. Napokon je krenulo i zapošljavanje. Doduše na najmanju kapaljku, koja neće značiti skoro ništa ne poveća li se broj novozaposlenih, jer slijedi odljev radnika u mirovinu. Ovdje je baš sve na granici, pa i strpljenje Europe oko (ne) ispunjavanja obaveza za pristup Schengenu. Novac je navodno dodijeljen, ali nenamjenski potrošen. Granični kolodvor je, umjesto sigurnom ogradom i širokim vidnim pojasom, ograđen gustom šumom pogodnom za kretanje ilegalnih migranata tik uz prugu. Prije skoro 40 godina u ŽOC-u (željeznički obrazovni centar) u Zagrebu su nas učili odgovornosti i poštivanju uniforme i službe koju smo odabrali, da je željezница slika društva i kad putujemo u neku zemlju a ne znamo ništa o njoj, da obratimo pažnju na stanje na željeznicu, jer država koja drži do sebe drži i do željeznice. Ako je to i danas tako onda...

Na granici smo svega. Više ne možemo ovako.

PRAVDA UVJEK POBJEĐUJE...

PIŠE: Nebojša Gojović
FOTO:Nebojša Gojović

U našem glasilu „NA PERONU“, u tekstovima pod naslovima „PRAVDA ZA PRAVDU“ i „EVO PRAVDE“ (broj 65, lipanj 2017. i broj 72, siječanj 2018.) imali ste priliku saznati ponešto o našem kolegi, skretničaru u kolodvoru Slatina Ivici Pravdi. Pisali smo tada uglavnom o problemu kojeg je Ivica imao, a odnos se na službeni stan u kojem je bio stanovao i u kojem nisu postojali čak ni oni minimalni uvjeti za jedan normalan život. Na svu sreću, a nakon angažmana SINDIKATA PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE, početkom prošle godine ovaj problem je konačno riješen i to na način da je Ivica preselio u drugi, puno bolji i kvalitetniji službeni stan. Da bismo još malo bolje upoznali kolegu Ivicu i saznali ponešto o njegovom životu i radu na željeznicama, ovih dana odlučili smo zamoliti ga za jedan opširniji razgovor. Odmah se rado odazvao našem pozivu, a sam razgovor vodili smo na njegovom mjestu rada, točnije bloku 1 u Slatinama.

Prije svega Ivice, hvala Vam što ste se odazvali našem pozivu i pristali na ovaj razgovor. Za sam početak, molim Vas da se predstavite našim čitateljima s nekoliko osnovnih podataka o sebi.
Rođen sam 11. prosinca 1960.g. u Erdeviku, općina Šid u Vojvodini. Tamo sam završio i osnovnu školu, dok sam srednju školu, koju smo tada zvali „Šuvarica“, završio u Šidu. U Erdeviku sam živio sve do 1992. godine kada selim u Hrvatsku, prvo u Lužane, a kasnije u Slatinu gdje i danas živim. Otac sam šestoro djece.

Kad je željezница u pitanju, koliko je to sada već godina radnog staža?
Ukupno imam 41 godinu radnog staža, s tim da je od toga 3 i po godine beneficirani radni staž. Da nije bilo prekida u trajanju od godine dana u vrijeme kada sam se iz Vojvodine preselio u Hrvatsku, bilo bi to sada i više, ali ni ovako nije malo.

Jeste li prije željeznice imali kakvog

drugog radnog iskustva?

Puno i previše. Od 5. razreda osnovne škole vezao sam vreće na kombajnu kada je bila žetva i tako svaku sezonu. Onda sam jedno vrijeme u „Vodoprivredi“ vozio viličar. Nakon toga sam radio u „Tvornici aluminijskih konstrukcija“ u Šidu gdje sam išao po terenu i obavljao poslove ugradnje prozora i vrata. S tog radnog mjeseta otisao sam na željeznicu.

Kakvi su Vam tada bili životni planovi; pretpostavljam da Vam to što ste radili nije bila prva opcija kada je riječ o poslu?

Planirao sam prvo otići u policiju, a nakon toga i u vojsku. Međutim, kako ono kažu: „Mladost - ludost“. Nije mi se tada dalo, a da sam bio malo pametniji, sada sam već mogao biti u mirovini. A i imao sam nekakav manji problem s „papirologijom“ kojeg u ono vrijeme nije bilo lako riješiti kao danas, tako da mi je nekako bilo najlakše odustati od svega toga.

Zanimljiv je način na koji ste se zaposlili na željeznicama. Možete li nam u kratkim crtama ispričati kako se to dogodilo?

Tada sam još radio u „Tvornici aluminijskih konstrukcija“ i išli smo u Bosanski Brod na ugradnju nekakve stolarije. Čekajući brzi vlak u kolodvoru Šid, video sam na oglasnoj ploči da željezница traži nove radnike. Otišao sam u kancelariju kod šefa kolodvora i rekao mu da bih ja htio raditi na željeznicama. On mi je odmah dao putni nalog i uputnicu za liječnički pregled, tako da sam ja umjesto u Bosanskom Brodu, završio u Novom Sadu, a prije toga sam otisao u tvornicu razdužiti alat. Nakon toga sam godinu dana išao u Rumu na školovanje za zanimanje prometno - transportni radnik, što je tada značilo kočničar, manevrista i skretničar.

Kad se iz današnje perspektive osvrnete na taj događaj, smatrate li da ste možda pogriješili u odabiru zanimanja?

Nikada. Tada su nam kolege iz Bosne, točnije Bijeljine, često nali reči: „Mama željeznicu!“ I stvarno je bila „mama“ za puno nas koji smo radili na njoj, a tako je ostalo sve do današnjeg dana. Plaća je uvijek bila redovita i nikad se nije dogodilo da nije isplaćena. Naspram ovih drugih firmi, to je ipak jedna sigurnost i nešto u što se može pouzdati. Sigurno je da nisam pogriješio što sam se zaposlio na željeznicama i da opet biram, opet bih isto izabrao.

Kako je dalje išao Vaš željeznički put; gdje ste sve i na kojim radnim mjestima radili?

Počeo sam kao kočničar na relaciji Šid - Ruma - Pazova - Indija, sve „gore“ do Beograda i Ranžirnog kolodvora. Onda na manevru u Šidu, što mi je odgovaralo jer nisam morao putovati. Tu nisam ostao dugo, jer sam ubrzo otisao u Kukujevce za skretničara. Tamo sam radio 12 godina, nakon čega dolazi do mog preseljenja u Slatinu, gdje radim kao skretničar sve do danas.

Koje Vam je od tih radnih mesta posebno ostalo u sjećanju i zbog čega?

Najljepše mi je bilo biti skretničar u Kukujevcima. Tamo je bio APB, dnevno 150 vlakova, a ja sam kuhao ručak i nosio vino iz sela. Pio je i šef i prometnik i ja. Nije bilo „ovih“ svaki drugi dan da nam dođu na radno mjesto. Ujutro bih utržak putničke i robne blagajne nosio na poštu. Osim toga, išao sam i avizirati stranke kojima su stigli vagoni na utovar ili istovar. Bilo je to i po 20-ak stranki dnevno. Naravno, ne možeš doći nekome u kuću i on te ponudi pićem, a ti da odbiješ. Morao se znati red. Kad se popodne vratim u kolodvor, šef koji je tamo i stanovao, pita me: „Baćo, Baćo, jel' bila šljivova ili vinova grančica?“ A ja mu odgovaram: „Bile su obje!“ I onda nas dvojica još popijemo po „jednu“...

Kakav je bio obim posla u tim Vašim prvim godinama na željeznicama?



IVICA PRAVDA
skretničar u kolodvoru Slatina

Ovo danas je jedna velika „0“ naspram onoga što je bilo onda. Milioni tona bruta su se tada prevozili. U Šidu su tada bile 2 manevre, odnosno 2 „parnjače“ koje su radilo danonoćno bez prestanka. Mi smo samo čekali da ona naša uđe na 1. kolosijek, onda bismo samo „uletjeli“ u onaj restoran na kolodvoru, a pivo bi nas već čekalo na šanku. Na brzinu ga samo „smotaš“ onako s nogu i ideš dalje. A gdje su danas manevre?

Kakvi su tada bili odnosi na željeznicu, mislim tu na odnose na relaciji radnici - šefovi, kao i na odnose između samih radnika?

Tada smo zajedno svi jeli i pili, a danas je svako za sebe. Tadašnji šef kolodvora Šolaja svaki dan je plaćao po 2 „ture“ pića „partiji“ koja je bila u službi. Ovdje danas ti nitko ne nudi pun „balon“, već samo prazan u koji moraš da piriš. I gleda kako će da te s..be! Slobodno tako napiši! Međuljudski odnosi tada i ovi sada su kao nebo i zemlja. I onda su dolazili da nas alkotestiraju, ali su to radili ljudi koji su razumjeli ovaj naš željezničarski posao i koji su uvijek tražili način kako i u takvim situacijama da pomognu svojim radnicima.

Početkom 90-ih godina s obitelji dolazite u Hrvatsku. Kako su izgledali ti prvi dani u novoj sredini; kako ste se snašli?

Teško, nikako... Ostaviš sve svoje i dođeš u nešto nepoznato očekujući da će ti biti bolje nego ondje odakle si otiašao. I onda uslijedi razočaranje. To mi je uvjerljivo najgori period života. Za neke sam tada bio gori od najgorih. Vrijeme je to koje bih najradije zaboravio. Bilo i ne ponovilo se više nikom.

Kao što je bio zanimljiv način na koji ste se prvi put zaposlili na željeznicu, zanimljiv je i način na koji ste se zaposlili na hrvatskim željeznicama... Otprikljike je bilo isto kao kad sam se prvi put zaposlio; čekao sam vlak iz Slavonskog Broda za Lužane, hodao po peronu, da bih se u jednom trenutku odvažio i otiašao u kancelariju šefa kolodvora. Njemu sam ispričao svoju situaciju, nakon čega mi je on dao papir i olovku i rekao mi da

napišem sve to što sam njemu ispričao. On je to onda poslao u Zagreb i nakon nekih godina dana dobio sam poziv iz HŽ-a da obavim liječnički pregled, odnosno da počnem raditi.

I nakon toga dolazite u kolodvor Slatina gdje radite sve do danas...

Da, tu sam dobio i polusrušeni službeni stan, na koji način su me zbrinuli i tu sam počeo raditi kao skretničar. Meni je tada i to na neki način odgovaralo, jer nisam bio „na ulici“ i nisam bio podstanar, nisam morao nekome skupo plaćati stan i imao sam svoj krov nad glavom. Snašao sam se ovdje, mada, taj stan mi je bio najveći problem. Predugo sam vremena proveo u njemu s obzirom u kakvom stanju je bio.

Danas je to otprikljike pola života provedenog u Slatinici, a pola u Erdeviku. Povuče li Vas katkad želja za povratkom?

Sad više ne, ali prije je. Bila je prisutna nostalгија, ipak sam tamo proveo mladost i svoje najljepše godine. Kad čovjek ode iz kraja u kojem je odrastao, on je kao biljka koja je iščupana iz korijena; neka se primi, a neka ne.

Svjedok ste dešavanja na željeznicu u protekla skoro 4 desetljeća; od enormnog obima posla pa sve do ovoga što danas imamo. Kako Vi vidite budućnost željeznice; ima li tu mesta optimizmu ili će se nastaviti trendovi koji su prisutni posljednja 2 desetljeća?

Nikako. Nema tu sreće. Ostat će nam samo provoz. Tko da tovari? Nema industrije, nema poljoprivrede, a ono malo što i bude, to odvezu kamioni. Vrlo brzo će željezница živjeti samo od naknade za provoz. Nema tu nikakve budućnosti...

Koliko posla imaju danas skretničari u Slatinici?

Toliko posla ima da su nam tračnice zahrdale. A „ovi“ idu s „balonima“ svaki dan. Nema tu „kruha“. Svaka čast onome tko to plaća. Ako se na nešto požališ, još ti kaže: „Budi sretan što radiš!“ Pa evo njemu moja plaća pa nek' on proba da bude sretan!

Skoro svakodnevno slušamo od

najodgovornijih ljudi u državi o demografskoj obnovi i potrebi povećanja nataliteta. Vi ste na tom planu bili prilično aktivni...

Nisam ja djecu „pravio“ radi njih, već radi sebe. Mada, ne mogu reći, dobivalo se od države razne poticaje za djecu, porodiljne naknade, dječji doplatak... Ipak, na kraju svega, najveći teret podnesu roditelji i dobro je da je tako. Tko hoće, taj i može. Gdje ima za troje, bit će i za četvero, petero...

Neosporno je da je jedna skretničarska plaća nedovoljna da bi se pokrili svakodnevni troškovi jedne tako velike obitelji. Na koji način onda popunjavate kućni budžet?

Stalno se radi „fuš“; iz noćne smjene, prije noćne smjene, na godišnjem... Nekad čak odem i iz dnevne smjene. Šuma, košnja, cijepanje drva i svi ostali fizički poslovi. Ništa ne biram, ništa ne odbijam, bitno je da se plati. Ako nešto odbiješ ili kažeš da ne možeš, slijedeći put te neće zvati. I tako već 25 godina...

Dokle mislite da ćete moći tako, mislim tu s obzirom na godine i zdravlje?

Sad je to već druga priča, sad mi već troje djece radi, za godinu dana bi trebalo i ovo četvrti. Onda će ostati samo dvoje manjih. Tako da ni ja onda neću morati ovoliko zapinjati, jer kako si rekao, godine nose svoje i sve mi je teže izdržati ovakav ritam.

Nijedno od djece nije htjelo na željeznicu?

Pa nije, nije. A ni ja ih nisam previše „gurao“ prema tome, jer video sam kud to sve ide. Mnogi su uložili novce, završili škole za strojovođe ili prometnike, a eno ih sad rade u građevini, ugostiteljstvu, po „Irskama“ i „Njemačkama“. Tržište rada je danas takvo, tako da možda i bolje što nisu išli za željezničare.

Prije 2 godine pisali smo o problemu koji ste imali s neadekvatnim uvjetima života, odnosno ruševnom stanu u kojem ste do tada živjeli, a nešto ste i Vi spomenuli u prethodnim odgovorima. Na svu sreću to se riješilo na pozitivan način. Koliko Vam se od

tada promjenio život?

Pa promjenio se puno. Sada je sve to puno lakše održavati, čistije je, zdravije. Oni uvjeti tamo nisu se mogli popraviti. Taj objekat je još prije nego što sam se ja uselio u njega bio predviđen za rušenje, a onda sam ja živio u njemu više od 2 desetljeća. Nakon onoga, prelazak u novi stan bio je kao da sam uselio u hotel.

Kad smo već spomenuli uvjete života, recite nam kakvi su Vam radni uvjeti ovdje u skretničarskim blok kućicama?

Sad je puno bolje nego prije nekoliko godina; imamo vodu za piće, klima uređaj, frižider, jedino je problem što nemamo gdje oprati ruke. Kad su ti ruke masne od čišćenja skretnica, nemaš gdje da ih oporeš. I to nije od jučer, to je tako otkako su ove skretničarske blok kućice sagrađene.

Kako ste zadovoljni sa zaštitnom odjećom i obućom?

Zadovoljan sam. Ima i za šumu i za sve ostalo. Nekad dok sam bio mlađi nisam

volio one hlače s tregerima, a sad kako sam stariji sve mi više odgovaraju jer griju stomak. Uglavnom, zadovoljan sam sa svime.

Ovo je godina kada ćemo dobiti novi Kolektivni ugovor. Kakva su očekivanja?

Svi očekujemo veću plaću, ali nažalost, i kad se to dogodi, sve će to euro „pojesti“.

Kažu političari da će nam uskoro uvesti euro kao sredstvo plaćanja, a onda će i cijene porasti, tako da ćemo opet biti na istom, ako ne bude još i gore.

Polako, ali sigurno, približavate se mirovini. Raduje li Vas to ili bi željeli još raditi?

Pa, kad bi mi rekli da sam potreban, ne bih išao u mirovinu, već bih ostao još raditi. Kada ova moja generacija za koju godinu ispunii uvjete za mirovinu, ne znam tko će ostati raditi. Ako ne zaposle jedan veći broj mlađih ljudi, ova pruga će vrlo brzo ostati bez osoblja. Tako da ja još ne razmišljam o mirovini i ako budem

mogao, radit će dok me ne „otjeraju“. **Nađete li pored svih onih poslova koje ste spomenuli da radite, slobodnog vremena za sebe i kako ga provodite?**

Ma kakvo slobodno vrijeme?! Jedino kada su napolju iznimno loši vremenski uvjeti i kad se baš ništa ne može raditi, onda uhvatim malo vremena i to uglavnom iskoristim tako da se odmorim. Sve ovo ostalo idem samo s posla na posao.

Za sam kraj ovog razgovora, želite li reći nešto što smo Vas možda propustili pitati ili uputiti nekakvu poruku ili pozdrav?

Pa moram se ovim putem zahvaliti mom Sindikatu za sve što ste učinili za mene, kao i nekim pojedincima, mojim kolegama koji su mi pomogli i kojima stvarno „skidam kapu“. Ne smijem tu zaboraviti ni svog šefa koji mi je u više navrata pomogao, odnosno kad god je mogao. Pozdravljam sve svoje kolege i kolege i želim im svako dobro!



DRUŽENJE UZ NERETVU

PIŠE: Ivica Stojak
FOTO: Ivica Stojak

Tradicionalno godišnje druženje članova podružnice SPVH Ploče i njihovih gostiju iz podružnica Split i Šibenik i ove godine je održano 20. kolovoza u mjestu Gabela uz moćnu rijeku Neretvu u susjednoj BiH. Gabela je poznata po uskotračnoj pruzi Gabela - Hum - Uskoplje - Zelenika, koja je imala odvojak za Dubrovnik. Popularni Ćiro iz Dubrovnika posljednji put je krenuo 30. svibnja 1976. nakon čega je pruga ukinuta, a nekadašnja trasa pruge pretvorena je u biciklističku stazu - Ćiro, financiranu sredstvima EU. Domaćini su se i ove godine potrudili da sve prođe u najboljem redu, tako su članovi i njihovi gosti njih oko 30 mogli uživati u raznim specijalitetima a posebno možemo spomenuti poznati brudet meštra Zdravka koji je ove godine nadmašio sva očekivanja, uz neizostavne jegulje, brancin dodatni štih ove godine dale su žabe, raki i kozice. Druženje se u dobrom raspoloženju nastavilo do kasno u noć. Za kraj ovog lijepog druženja želimo zahvaliti domaćinima na pozivu i možemo slobodno reći da s nestrpljenjem čekamo sljedeće druženje naravno uz nadaleko poznati brudet.



MANIPULIRAJU LI RADNIM VREMENIMA?

PIŠE: Dražen Lihtar
FOTO: Dražen Lihtar

Radno vrijeme definira se raznim aktima - Zakonom o radu, Pravilnikom o radu, Kolektivnim smjena radno im je vrijeme različito od punog radnog vremena. Što se tiče Zakona on u svojim odredbama definira pojam radnog vremena kao i njegove oblike - puno radno vrijeme, nepuno radno vrijeme, skraćeno radno vrijeme, prekovremeni rad. Isto tako Zakon je dao mogućnost radnicima, sindikatima i poslodavcima da ugovore radno vrijeme kolektivnim ugovorom, pravilnikom o radu ili ugovorom o radu. Zakon u svojim odredbama predviđa da puno radno vrijeme ne može biti duže od četrdeset sati tjedno.

U HŽ Infrastrukturi radno vrijeme raspoređeno je na pet uzastopnih radnih dana po osam sati za radnike koji rade u nadgradnji i u uređima. I tu nema nikavog spora. No radnici koji rade u turnusima, a to su izvršni radnici čiji je posao vezan na sigurnost željezničkog sustava i koji

neposredno sudjeluju u odvijanju željezničkog prometa, zbog izmjena smjena radno im je vrijeme različito od punog radnog vremena. Institucijom preraspodjeli radnog vremena koji je ugovoren kolektivnim ugovorom nadređeni radnici koji izrađuju raspored radnog vremena „manipuliraju“ radnim vremenima radnika, vjerojatno pritiscima „odozgora“. Prilikom izrade mjesecnog plana rada u mjesecima preraspodjeli planiraju manjak sati u odnosu na mjesечni fond sati kako bi mogli u slučaju potrebe pozvati radnika na rad a da ne ostvari prekovremene sate. Ako se prekovremeni rad uvodi zbog više sile ili povećanog opsega rada što znači da nije prirodno, nešto što se ne smije planirati, onda smatram da se isto tako ne mogu planirati radni sati ispod mjesечnog fonda sati.

Najveći problem očituje se u radnim vremenima izvršnih radnika prometne službe u kolodvorima s

ograničenim radnim vremenom. Tu manipulacijama nema kraja. Radno vrijeme nekih struktura izvršnih radnika prelazi u ono - da nije žalosno bilo bi smješno. Tako im radno vrijeme traje 6 sati i 15 minuta ili 6 sati i 45 minuta ili 7 sati..... Ako je u kolodvoru jedan izvršitelj na radnom mjestu i koji je raspoređen da radi svaki dan onda to više nije smjenski rad ili nejednaki smjenski rad. Takvim bi se radnicima trebalo evidentirati osmo satno radno vrijeme u okviru mjesecnog fonda sati. No, dok god u kolektivnom ugovoru imamo uglavljeni da puno radno vrijeme iznosi u pravilu osam sati dnevno ali na manje od 6, imamo problem. Nadam se da će u novom kolektivnom ugovoru biti suženi prostor mogućom manipulacijom radnim vremenima. Ne samo radnim vremenima već i ostalim radno pravnim segmentima koji su se kroz praksu za radnika pokazali loši.



TIHO, DEČKI IZ PG JOŠ SPAVAJU

PIŠE:anonimno pismo
FOTO: SPVH



Čitam ja tako prošli broj časopisa „Na peronu“ a isto tako i „Željezničaru“. Zapravo čitam sve o željeznici, a pošto radim ovdje na ranžirnom kolodvoru ne mogu a da ne komentiram opis novog smještaja za radnike koji ste objavili.

I u „Željezničaru“, a i kod Vas istovremeno je objavljen razgovor s Perom Semrenom, direktorom

Pružnih građevina. Uz dosta fotografija direktora pišete: „Nadalje, što se tiče smještajnih kapaciteta, pri završetku smo rješavanja dugogodišnjeg problema smještaja radnika u Dugom Selu, a na način da će se dosadašnji vagonski smještaj zamijeniti smještajem radnika u novouređene prostorije zgrade na Ranžirnom kolodvoru.“

I onaj Butković u Željezničaru pun je veselja i optimizma pa govori: „Istina je da se trudimo poboljšati radne uvjete. Napustili smo vagone i radnike preselili u zidani objekt na Ranžirnom kolodvoru. Preko puta bivšeg hotela „Porin“ uredili smo 21 sobu s 80 ležajeva i šest sanitarnih čvorova.“

Sve bi to bilo krasno da je istina. Sada se dečki na Ranžirnom kolodvoru zezaju na vaš račun. Ujutro kada dolaze na posao pa kažu:

- „Daj ne pričajte preglasno, jer ovi iz „Pružnih građevina“ još spavaju. Ili pitaj ove iz „Pružnih građevina“ jesu li za kavu.“

Čudi me da vi koji imate dosta članova na Ranžirnom kolodvoru, a ne znate što se događa. Butković i „Željezničaru“ friziranje je posao, a možda on nema pojma gdje je uopće Ranžirni kolodvor.

U svakom slučaju radovi su započeli i prije više od pola godine sve je stalo. Majstora nema ni od traga, ostale su samo lopate. Sve je poludovršeno, a dečki iz „Pružnih građevina“ i dalje spavaju u vagonima u Dugom Selu. Istine radi i da se zna.



KRALJ LAVOVA (The Lion King, 2019)

PIŠE:Krele21
FOTO: <https://www.imdb.com>

Redatelj: Jon Favreau
Glasovi: Adrian Pezdirc, Mateja Majerle, Milan Pleština, Frano Mašković, Marko Maković, Anja Šovagović

Dugo iščekivani „Kralj lavova“ vraća nas u afričku savanu gdje na svijet dolazi lavić Simba. Priča je svima dobro poznata, ali ukratko... Nakon što mu otac Mufasa pogine u zavjeri njegova brata, Scara, protjerani princ Simba mora izgraditi sebe kako bi preuzeo prijestolje koje mu

pripada i povratio staru očevu slavu, a sada njegova kraljevstva, koje je propalo pod Scarovom tiranskom vladavinom.

Po mnogima najveći animirani klasik što ga je Disney izbacio dočekao je svoju "igranu" adaptaciju. S budžetom od 270 mil. \$ i pod redateljskom palicom Jona Favrea (redatelj igrane Knjige o džungli, svima dobro poznati glumac iz serijala o Iron Manu) u svakom kadru se vidi vizualna raskoš i majstorstvo Disneyjevih kompjuterskih

čarobnjaka. Iako je cijeli film nastao za kompjuterom, realizam je na granici stvarnoga. Svi koji su voljeli original iz 1994 godine, voljeti će i ovu verziju. Nema ništa novoga u priči (što je i dobro), a opet je gušt za gledanje kao prvi puta. Usput, sa zaradom od 535 mil. \$ u SAD-u je 12. po zaradi, a 1,618 milijardi u svijetu je na 7. mjestu svih vremena.

Miš

u skretanje by nenad katanich



BARTOL JE BIO UVJEREN DA GA MIŠKO RAZUMIJE I UVAŽAVA. DA JE RAZUMAN. ALI NA BARTOLOVU ŽALOST NIJE BILO TAKO.

Skretničar Bartol preznojavao se od muke. Trebao je ići na liječnički a zdravlje mu je narušeno. Kako fizičko tako i psihičko. Povremeno bi se liječio gemitima, ali fizička i psihička boj je uvijek bila tu. A za sve je kriv Miško. Miško je u stvari miš za kojeg se Bartol u dokolici skretničarske kućice posebno brinuo. Kada je razmišljao o mišku, mislio je da mu je Miško prijatelj. A u stvari Miško nije mario za njega, već samo za svoj mišji želudac.

Sve je započelo jedne duge, hladne, snježne noći. Bartol je očistio skretnice i javio se telefonom prometniku Nikoli. Nikola mu je rekao da je dobro i da može rukovati skretnicama. Bartol je bio sretan. Sada će se moći malo ugrijati i jesti. Ta i pomoćnik šefa Donat je izvršio obilazak i sada ima napokon mir. I dok je razgovara na telefon s prometnikom Nikolom, uz prigušeno svjetlo primjetio je da ga iz ugla promatraju sićušne crne okice. Bartol se nasmiješio. Na prvu mu se svidio mali gost i zaokupio njegovu pozornost. Polako je izvadio iz torbe slaninu, luk, i kruh. Miš je iz ugla visoko digao njuškicu i omamljeno mirisao ugodni vonj svježe odimljene slanine. Polako je rezao komadiće slanine i kruha, te uzeo nekoliko njih u ruku i polako, čučeći prinosio prema uglu bloka.: „Bogec mali, kaj se i ti smrznul...“ tiho je tepao dok

se približavao mišu. Miš je pokazao radoznalost i počeo pro njuškati a zatim grickati kruh i slaninu koju je dobio od Bartola.

To je bio početak jednog lijepog prijateljstva. Tako je bar milio Bartol u svoj svojoj prostodušnosti iskrenosti i dobroti. Tako je Bartol redovito se brinu za miša Miška - kako ga je nazvao. tako je svaku smjenu Miško strpljivo u uglu bloka čekao svoj obrok i netremice promatrao Bartola. Kada bi ovaj malo zadrijemao, Miško bi došao na njegovu cipelu i promatrao svijet oko sebe i također zadrijemao lakin mišjim snom. Bartol je bio pravi zaštitnik. Rastjerao je sve mačke oko bloka. Nikom nije bilo jasno zašto, ali Bartol se bojao da neka mačka ne bi naudila Mišku. Pažljivo je uklanjao sredstva za deratizaciju koje je donosio pomoćnik šefa Donat, a njegovi kolege uvijek iznova postavljali. Jednom je čak došao krvav i dozvolio je Bartolu da ga obriše vatom. Bartol je bio uvjeren da ga Miško razumije i uvažava. Da je razuman. Ali na Bartolovu žalost nije bilo tako. Miško je ipak bio samo obični sivi miš i ništa više od toga. Možda malo inteligentniji od pripadnika svoje vrste. Tako se desilo da je Bartol otisao na godišnji. Jedva je čekao da se vrati i vidi svog prijatelja Miška. Čak mu je spremio nono što najviše

voli - svježi kravlji sir. ali od silnog uzbudjenja, zaboravio je gablec staviti u torbu. Noć je bila olujna - grmjelo je i lilo kao iz kabla. Bartol je tepao svom prijatelju Mišku. „Ništa se ti ne boj, tu je toplo, a kad bu prešla večernja špica bumo gablali...“ Međutim, kada je otvorio torbu nije bilo ničeg. Kroz praskanje gromova, Bartol je tješio svog prijatelja: „Niš se ne brini, kad bu došel teretni, bum skoknul do pekarne po gablec...“. Miško je uglavnom shvatio da od hrane nema ništa. Ali miš ko'Miš negdje treba trošiti svoje zube. Pa se zabavio grickanjem kablova u blok-uređaju. Teretni je dolazio, a Nikola je Bartolu telefonom naredio da ručno osigura ulazak teretnog vlaka i ode na signal po njega. Nije bilo kontrole niti skretnica niti signala jer je Miško izgrizao žice, što Bartol nije znao. Navukao je kabanicu, uzeo lampu i krenuo prugom prema ulaznom signalu i vlaku koji se približavao. U tom trenutku je udario grom u blizini. Bartol je osjetio samo da se zemlja tresе ispod njega i da klone. Glavom mu je prošla misao: „Tko bu se sad brinul za Miškeca....“

Od tada ima trajne zdravstvene probleme. A kad je saznao uzrok kvara uređaja, Bartol je duboko uzdahno i rekao: „Miš bu mi štel doći glave....“

FOTO: Nebojša Gojković

