

VIJESTI SINDIKATA PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE NA ŽPERONU

LIPANJ 2021.



**OBRAĆANJE
RADNICIMA**

NAJAVA MIKRO SISTEMATIZACIJE

**ANKETARI SVIH ZEMALJA,
UJEDINITE SE!**

**POZNATA LICA I ŽELJEZNICA
GORAN ALEKSIĆ**



FOTO: Nebojša Gojković

ČAROLIJA MAKOVA

FOTO: Josip Tirić



FOTO: Nebojša Gojković

NA PERONU 3

NA PUTU PREMA DOLJE

Često mi se čini kako u RH ima novinara, ali i običnih smrtnika, koji jedva čekaju da popljuju bilo što i bilo koga. Željezница je tu „sveti gral“ izazova. Kad nema ničeg drugog sjete se željeznice. Ali u ozračju negativnih komentara o željezniци u RH one koje objavi državna agencija teško je opisivati kao neprijateljske. Tako je HAKOM nedavno objavio sažetak izvješća za 1. kvartal 2021. (<https://www.hakom.hr/hr/manje-prevezene-robe-i-putnika-u-prvom-kvartalu/6502>) u kojem navodi da je u prvom tromjesečju 2021. teretnim željezničkim prijevozom u Hrvatskoj prevezeno 2,7 % manje robe uz 0,6 % više tonskih kilometara u odnosu na isto razdoblje prethodne godine. Na tržištu putničkog željezničkog prijevoza, u odnosu na prvo tromjesečje prethodne godine, broj prevezenih putnika smanjen je za 34,8 %, a putničkih kilometara za 32,7 %.

Nedvojbeno je ovo rezultat rada menadžera. Ništa bolje nije ni u HŽ

Infri.

Dakle ti (neki!), naši menadžeri, a u stvarnosti slučajno izabrani pojedinci umjesto razuma i ekonomije nude Potemkinova sela kroz zatvaranje pruga i kolodvorskih zgrada, umjesto razvoja nude uništenje, umjesto slobode nude strah. Zato bi HŽ Infra umjesto kolodvora, prometnih ureda i skretničarskih blokova trebala postaviti vjetrenjače...

Možemo se (možda!) nadati da nisu i neće uspjeti toliko toga uništiti, možda ne cijeli sektor jer sektor ipak ima mnoštvo radnika različitih sposobnosti. Preživjeli smo i gore stvari, pa ćemo preživjeti i ove.

Ne radi se o nekom hipotetskom scenariju, nego o stvarnom životu. Ne radi se o slučajnosti ili pristojnosti, radi se o zločestoći uvodno spomenutih koju nitko nije ukrotio a održavaju se toliko dugo tko zna zašto.

Anto Iličić

IMPRESUM

Glavni urednik:
Anto Iličić

Novinari:
Ante Kunčić,
Andrija Vranešić,
Dražen Lijtar,
Ivica Stojak,
Josip Tirić,
Nebojša Gojković,
Nenad Katanić,
Anto Iličić.

Naslovnica:
Ivica Merkaš,
prometnik vlakova
u kol.Dugo Selo

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:
spvhaperonu@gmail.com



OBRAĆANJE RADNICIMA

FOTO: Josip Tirić

Svim radnicima,
nagomilane probleme u HŽ Infrastrukturi koji se ogledaju u nedovoljnoj količini „kuna“ kojim bi se i dalje plaćalo gomilu nepotrebnih kadrova, a pri tome „prigodno“ ukida nekolicinu, godinama nepotrebnih radnih mjestama masno plaćenih konzultanata pokušavajući „zamazati oči“ željezničkoj i inoj javnosti, Uprava HŽ Infrastrukture ponovo pokušava riješiti dalnjim rezovima u izvršnoj službi. Novi prijedlog racionalizacije zamaskiran je u priču o konačnom uvođenju mikro sistematizacije kao sastavnog dijela novog Pravilnika o organizaciji zanemarujući pri tome činjenicu da mikro sistematizacija oduvijek postoji u područnim radnim jedinicama prometa.

Konkretno, u svom prijedlogu niti jedan kolodvor u kojem radi više od jednog izvršitelja bilo na radnom mjestu prometnika vlakova, skretničara, skretničara kolodvorskog radnika, manevriste, rukovatelja manevre, vlakovode, skretničara postavnici i pomoćnika šefa kolodvora nisu propustili „obraditi“ - bilo ukidanjem pojedinog radnog mesta, smanjenjem broja

izvršitelja u smjeni ili uvođenjem prekida u toku smjene na pojedinim radnim mjestima.
U nekoliko navrata na sastancima nastojali smo argumentirano dokazati da predlagatelji idu krivim smjerom i da će ovakav pristup uzrokovati dodatne probleme u organizaciji rada, dodatno povećati ionako veliku opterećenost radnika i dovesti u pitanje sigurnu i kvalitetnu regulaciju željezničkog prometa. Ponovno smo svjedočili da argumentirana rasprava s direktorom Sektora za promet nije moguća. Nedostatak njihovih argumenata uobičajeno nadoknađuju argumentom sile.

Sukladno neslužbenoj najavi predložene izmjene Pravilnika o organizaciji uputiti će se na sjednicu Uprave koja će se održati u ponедjeljak, 7. lipnja 2021., a nakon toga se idu u službenu proceduru obaveznog savjetovanja sa sindikatima, odnosno radničkim vijećima.

Zaživi li prijedlog nove mikro sistematizacije u praksi on će dovesti do:

- smanjenja primanja izvršnih radnika u kolodvorima koji su nosioci posla na mreži HŽI
- povećanje troška dolaska na posao i s posla zbog povećanog broja smjena
- dodatno povećanje opterećenja radnika zbog nekoliko elemenata:

- preuzimanje poslova koji su obavljali dva ili više radnika o početak smjene u ranim jutarnjim satima + putovanje koje je moguće isključivo privatnim vozilom jer nema javnog prijevoza skraćuje vrijeme potrebno za odmor radnika
- višak radnika u kolodvorima koji su nosioci posla na mreži HŽI
- daljnji manjak motivacije dolaska mlađih radnika u „velike“ kolodvore

Aktivno se uključite u zaštitu svog radnog mesta, svojih uvjeta rada, svojih primanja i u konačnici svog dostojanstva kao radnika kako bi zajednički sprječili provođenje ovakvog prijedloga u praksi. Sve informacije o namjerama ukidanja, smanjivanja i ograničavanju rada možete dobiti kod sindikalnih povjerenika, a o dalnjim aktivnostima bit će te na vrijeme obaviješteni.

S poštovanjem.

Sindikat prometnika vlakova Hrvatske

Sindikat željezničara Hrvatske

Broj: 3-6/2021_SPVH_SŽH

Datum: 1. lipnja 2021. godine

HŽ Infrastruktura d.o.o.

SVIM RADNICIMA

NAJAVA UKIDANJA RADNIH MJESTA IZVRŠNE SLUŽBE I NOVA OGRANIČENJA RADNOG VREMENA (PREKIDI RADA TIJEKOM NOĆI) NA RADNIM MJESTIMA IZVRŠNE SLUŽBE

Poštovani,

nagomilane probleme u HŽ Infrastrukturi koji se ogledaju u nedovoljnoj količini „kuna“ kojim bi se i dalje plaćalo gomilu nepotrebnih kadrova, a pri tome „prigodno“ ukida nekolicinu, godinama nepotrebnih radnih mesta masno plaćenih konzultanata pokušavajući „zamazati oči“ željezničkoj i inoj javnosti, Uprava HŽ Infrastrukture ponovo pokušava riješiti dalnjim rezovima u izvršnoj službi. Novi prijedlog racionalizacije zamaskiran je u priču o konačnom uvođenju mikro sistematizacije kao sastavnog dijela novog Pravilnika o organizaciji zanemarujući pri tome činjenicu da mikro sistematizacija oduvijek postoji u područnim radnim jedinicama prometa.

Konkretno, u svom prijedlogu niti jedan kolodvor u kojem radi više od jednog izvršitelja bilo na radnom mjestu prometnika vlakova, skretničara, skretničara kolodvorskog radnika, manevriste, rukovatelja manevre, vlakovode, skretničara postavnica i pomoćnika šefa kolodvora nisu propustili „obraditi“ - bilo ukidanjem pojedinog radnog mesta, smanjenjem broja izvršitelja u smjeni ili uvođenjem prekida u toku smjene na pojedinim radnim mjestima.

U nekoliko navrata na sastancima nastojali smo argumentirano dokazati da predlagatelji idu krivim smjerom i da će ovakav pristup uzrokovati dodatne probleme u organizaciji rada, dodatno povećati ionako veliku opterećenost radnika i dovesti u pitanje sigurnu i kvalitetnu regulaciju željezničkog prometa. Ponovno smo svjedočili da argumentirana rasprava s direktorom Sektora za promet nije moguća. Nedostatak njihovih argumenata uobičajeno nadoknađuju argumentom sile.

Sukladno neslužbenoj najavi predložene izmjene Pravilnika o organizaciji uputiti će se na sjednicu Uprave koja će se održati u ponedjeljak, 7. lipnja 2021., a nakon toga se idu u službenu proceduru obaveznog savjetovanja sa sindikatima, odnosno radničkim vijećima.

Zaživi li prijedlog nove mikro sistematizacije u praksi on će dovesti do:

- smanjenja primanja izvršnih radnika u kolodvorima koji su nosioci posla na mreži HŽI
- povećanje troška dolaska na posao i s posla zbog povećanog broja smjena
- dodatno povećanje opterećenja radnika zbog nekoliko elemenata:
 - preuzimanje poslova koji su obavljali dva ili više radnika
 - početak smjene u ranim jutarnjim satima + putovanje koje je moguće isključivo privatnim vozilom jer nema javnog prijevoza skraćuje vrijeme potrebno za odmor radnika
- višak radnika u kolodvorima koji su nosioci posla na mreži HŽI
- daljnji manjak motivacije dolaska mlađih radnika u „velike“ kolodvore

Aktivno se uključite u zaštitu svog radnog mesta, svojih uvjeta rada, svojih primanja i u konačnici svog dostojanstva kao radnika kako bi zajednički sprječili provođenje ovakvog prijedloga u praksi.

Sve informacije o namjerama ukidanja, smanjivanja i ograničavanju rada možete dobiti kod sindikalnih povjerenika, a o dalnjim aktivnostima bit će te na vrijeme obaviješteni.

S poštovanjem,



SINDIKAT PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE
Mario Grbešić, predsjednik



SINDIKAT ŽELJEZNIČARA HRVATSKE
Zoran Maršić, predsjednik





PROMJENE NA ŠTETU RADNIKA

PIŠE: SPVH
FOTO: Josip Tirić

Poštovani,

u skladu s odredbama članka 150. Zakona o radu o obavezi savjetovanja o odlukama važnim za položaj radnika dostavili ste nam 8. lipnja 2021. prijedlog Odluke o pripravnosti i pozivanju radnika na rad izvan radnog vremena (Zaključka Uprave broj: Ul-183-3-2/21 od 8. lipnja 2021. godine) te Vam dostavljamo naše očitovanje koje podrazumijeva očitovanje svih od nas imenovanih sindikalnih povjerenika u funkciji radničkog vijeća.

Nedvojbeno je, a što i vi potvrđujete u svom e-mailu, da se predmetna Odluka razlikuje od važeće te ste te razlike obavezni obrazložiti.

Ovdje želimo istaknuti kako nam, u od nas zakonito zatraženim odgovorima na pitanja (naš dopis br. M/91-6/2021. od 14. lipnja 2021.), niste dostavili podatke važne za donošenje Odluke i sagledavanje njezina utjecaja na položaj radnika, nego ste u nekoliko rečenica bahato ignorirali svoju zakonitu obvezu.

Imenovani sindikalni povjerenici u funkciji radničkog vijeća koje je imenovao

SPVH protive se donošenju predložene Odluke.

obrazloženje:

Za uvod ističemo činjenicu da naknada za pripravnost u Prometnom sektoru iznosi prosječno cca 160.000,00 kn/mjesečno. I tu ima prostora za štednju, ali neobično je da istim aršinom niste mjerili u cijeloj HŽ Infrastrukturi d.o.o.!

Jednako ističemo kako koristite metodu poznatu samo u Alan Fordu gdje Superhik krade sirotinji kako bi dao bogatima. Tako ste pripravnost ukinuli radnicima koji po zakonskim i drugim važećim regulama imaju obvezu sudjelovati u istrazi izvanrednih događaja oduzeli pripravnost, ali ste radnicima u direkciji koji već imaju uvećanu plaću prema odluci uprave zadržali ili dodajete pripravnost i naknadu za pripravnost.

Mišljenja smo kako u izmijenjenu Odluku o pripravnosti trebate ugraditi odredbu ZOR-a, čl. 74., st. (1) koji uskladen s Direktivom 2003/88 određuje da dnevni odmor radnika traje neprekidno 12 sati. Nedvojbeno je kako u vrijeme dnevnog odmora poslodavac ne smije

radnika pozivati na rad te određivanje pripravnosti u to vrijeme gubi smisao.

Prijedlogom točke IX. mimo KU predlažete uvođenje nagrade od 120,00 kn što je jednostrana odluka utemeljena na samovolji i suprotna je ZOR-u, članak 90. stavak (2) i članku 94. , a svakako i člancima 151. i 166. važećeg KU.

Jednako tako, uslijed promjena u organizaciji rada kolodvora promjenile su se okolnosti određivanja vremena pripravnosti bilo kojih radnika. Ne vidimo razlog da u vrijeme kad su kolodvori zatvoreni za rad radnici Sektora održavanja ostvaruju pravo na pripravnost. Nas u SPVH čudi da članovi Uprave HŽI ne uočavaju kako u vrijeme kad kolodvori ne rade ne može doći do kvara zbog kojih bi neki radnik bio pozvan na intervenciju.

Očekujemo da ćete uvažiti naše protivljenje.

S poštovanjem.

broj: A/29-6/2021.
U Zagrebu, 16. lipnja 2021.

HŽ INFRASTRUKTURA d.o.o.
Sektor za upravljanje ljudskim potencijalima
Krunoslav Belić, dipl. iur.
Voditelj odjela za radnopravne poslove

predmet: savjetovanje o prijedlog Odluke o pripravnosti i pozivanju radnika na rad izvan radnog vremena (Zaključka Uprave broj: Ul-183-3-2/21 od 8. lipnja 2021. godine)

Poštovani gospodine Beliću,

u skladu s odredbama članka 150. Zakona o radu o obavezi savjetovanja o odlukama važnim za položaj radnika dostavili ste nam 8. lipnja 2021. prijedlog Odluke o pripravnosti i pozivanju radnika na rad izvan radnog vremena (Zaključka Uprave broj: Ul-183-3-2/21 od 8. lipnja 2021. godine) te Vam dostavljamo naše očitovanje koje podrazumijeva očitovanje svih od nas imenovanih sindikalnih povjerenika u funkciji radničkog vijeća.

Nedvojbeno je, a što i vi potvrđujete u svom e-mailu, da se predmetna Odluka razlikuje od važeće te ste te razlike obavezni obrazložiti.

Ovdje želimo istaknuti kako nam, u od nas zakonito zatraženim odgovorima na pitanja (naš dopis br. M/91-6/2021. od 14. lipnja 2021.), niste dostavili podatke važne za donošenje Odluke i sagledavanje njezina utjecaja na položaj radnika, nego ste u nekoliko rečenica bahato ignorirali svoju zakonitu obvezu.

Imenovani sindikalni povjerenici u funkciji radničkog vijeća koje je imenovao SPVH protive se donošenju predložene Odluke.

obrazloženje:

Za uvod ističemo činjenicu da naknada za pripravnost u Prometnom sektoru iznosi prosječno cca 160.000,00 kn/mjesečno. I tu ima prostora za štednju, ali neobično je da istim aršinom niste mjerili u cijeloj HŽ Infrastrukturi d.o.o.!

Jednako ističemo kako koristite metodu poznatu samo u Alan Fordu gdje Superhik krade sirotinji kako bi dao bogatima. Tako ste pripravnost ukinuli radnicima koji po zakonskim i drugim važećim regulama imaju obvezu sudjelovati u istrazi izvanrednih događaja oduzeli pripravnost, ali ste radnicima u direkciji koji već imaju uvećanu plaću prema odluci uprave zadržali ili dodajete pripravnost i naknadu za pripravnost.

Mišljenja smo kako u izmijenjenu Odluku o pripravnosti trebate ugraditi odredbu ZOR-a, čl. 74., st. (1) koji uskladen s Direktivom 2003/88 određuje da dnevni odmor radnika traje neprekidno 12 sati. Nedvojbeno je kako u vrijeme dnevnog odmora poslodavac ne smije

radnika pozivati na rad te određivanje pripravnosti u to vrijeme gubi smisao.

Prijedlogom točke IX. mimo KU predlažete uvođenje nagrade od 120,00 kn što je jednostrana odluka utemeljena na samovolji i suprotna je ZOR-u, članak 90. stavak (2) i članku 94. , a svakako i člancima 151. i 166. važećeg KU.

Jednako tako, uslijed promjena u organizaciji rada kolodvora promjenile su se okolnosti određivanja vremena pripravnosti bilo kojih radnika. Ne vidimo razlog da u vrijeme kad su kolodvori zatvoreni za rad radnici Sektora održavanja ostvaruju pravo na pripravnost. Nas u SPVH čudi da članovi Uprave HŽI ne uočavaju kako u vrijeme kad kolodvori ne rade ne može doći do kvara zbog kojih bi neki radnik bio pozvan na intervenciju.

Očekujemo da ćete uvažiti naše protivljenje.

S poštovanjem.



Mario Grbešić
predsjednik SPVH





ANKETARI SVIH ZEMALJA, UJEDINITE SE!

PIŠE: Nebojša Gojković
FOTO: Nebojša Gojković

Priča oko poboljšanja radnih uvjeta izvrsnih radnika u Regiji Istok ide dalje. Polovinom ovog mjeseca na skretničarskom bloku 2 u kolodvoru Našice ugrađena je čajna kuhinja. Kuhinja je donacija SINDIKATA PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE koji je financirao i prijevoz iste do mesta ugradnje, kao i sve ostalo što je bilo potrebno da se ista ugradi. Same radove izvela su 2 već dobro poznata lica: majstor Vlado Malčić i primarijus doktor Branko Mazur. Ovdje posebno treba naglasiti kako su njih obojica praktično već „jednom nogom“ u mirovini; majstor Vlado potpisao je sporazumno raskid ugovora o radu i održuje otkazni rok, dok će doktor Branko nešto slično uraditi dogodine. To samo po

sebi potvrđuje kako ovo nisu radili za sebe, već za one kolege koji će tu ostati poslije njih (ako uopće itko ostane, s obzirom tko nas i kako vodi). Na bloku 2 ugrađen je samo onaj stabilni (donji) dio kuhinje, dok je onaj viseći dio ugrađen u prostoriju za odmor u kol. Zdenci - Orahovica, a radove je izveo još jedan naš kolega, točnije prometnik vlakova u tom kolodvoru Zlatko Rister. Time su praktično na dva mjesta rada poboljšani uvjeti naših kolega i njihov boravak na poslu učinjen lakšim i kvalitetnijim. Sve ovo moglo je biti riješeno još potkraj prošle godine, no zbog uobičajenih problema s kojima se naš sindikat na istoku susreće, realizacija istog desila se tek sada. Naime, krajem

listopada prošle godine, točnije 26. 10. 2020. g., a na inicijativu skretničara iz kol. Našice, uputili smo dopis tadašnjem regionalnom voditelju sa zamolbom da nam na bloku 2 u Našicama omogući ugradnju čajne kuhinje koja je do tada više od 8 godina neraspakirana stajala u bivšoj kancelariji šefa kolodvora u Đurđenovcu. U zamolbi smo naglasili da bi sve vezano uz ugradnju kuhinje bilo o trošku sindikata i da poslodavac u konkretnom slučaju ne bi imao nikakvih troškova. Isti dan od voditelja smo dobili potvrđan odgovor, tako da smo već za sutrašnji dan planirali otpočeti s radovima. Međutim, čvrst i nepokolebljiv kakav već je, bivši voditelj sutradan

poništava svoju odluku i pokreće nešto do tada nezabilježeno na Hrvatskim željeznicama, a vjerojatno i na željeznicama uopće: anketu! Anketiraju se djelatnici kolodvora Đurđenovac o tome žele li oni da se spomenuta čajna kuhinja ugrađa na mjesto rada skretničara u Našicama! Prevedeno, jednom malom dijelu zaposlenika HŽ Infrastrukture data je mogućnost da odluče što će biti s nečim što je isključivo vlasništvo HŽ Infrastrukture i što već 8 godina negdje beskorisno leži i skuplja prašinu. Naravno, bio je ovo samo jeftini igrokaz kako bi se naš sindikat onemogućio u svojim nastojanjima da poboljša radne uvjete naših kolega. Namjerno pišem da je riječ o našim kolegama, jer sve smo proteklih godina uradili na planu poboljšanja radnih uvjeta (klima uređaji, aparati za vodu, stolarija, čajne kuhinje, frižideri, TV uređaji, mikrovalne pećnice, kuhalja, stolne svjetiljke, namještaj, krečenje...), nismo uradili samo za naše članove već za sve naše kolege bez obzira u kojem su (ili nisu) sindikatu. Razlog zbog kojeg nas u tim nastojanjima onemogućavaju, isključivo je taj što svako to NEŠTO što mi uradimo, čini ono njihovo NIŠTA još ništavnijim. Iz razgovora s nekim od kolega iz kol. Đurđenovac saznali smo da njih o sudbini čajne kuhinje nitko ništa nije ni pitao, ali oni u toj priči nisu ni bili presudni; dovoljno je bilo da samo jedan od djelatnika iz Đurđenovca kaže da je protiv (a tog jednog su unaprijed osigurali) i priča oko čajne kuhinje bila je gotova. Bivši voditelj čak me je tada uvjeravao kako će netko od djelatnika iz Đurđenovca predmetnu čajnu kuhinju o vlastitom trošku ugraditi u prometni ured u kol. Đurđenovac. Treba li uopće spomenuti da je 8 mjeseci kasnije, čajna kuhinja još uvijek tamo gdje je bila sada već dugih 9 godina, odnosno i dalje skuplja prašinu u bivšoj kancelariji šefa kolodvora? Ovdje mi se nekako logički nameće pitanje: gdje su sada oni divni ljudi iz naše Unutarnje kontrole? Gdje su



ne samo sada, već i svih onih proteklih 9 godina da se pozabave ovim nesvakidašnjim slučajem? Bit će da im je sve ovo nedovoljno izazovno i neatraktivno. E, ali kada netko na zamolbu distributera preveze bocu vode od kolodvora „A“ do kolodvora „B“, e onda se moraju podignuti sve raspoložive snage i resursi kako bi se jedan takav nadasve podao i gnusni čin što temeljitije istražio. Kaže jedan od tih revnih profesionalaca kako je njihova osnovna zadaća da štite interese poslodavca. Bilo bi zanimljivo čuti kakav je to interes poslodavca da dio inventara za koji je potrošen novac, potpuno beskorisno stoji negdje uskladišten i skuplja prašinu, a postoje brojna mjesta rada u kojima još uvijek nema čajne kuhinje (kako je uostalom predviđeno i Kolektivnim ugovorom, poglavlje 16., članak 131.). Uglavnom, da ne idem previše u širinu, činjenica je da smo još jednom onemogućeni

napraviti nešto za dobrobit radnika. Da je sve ostalo samo na ovoj čajnoj kuhinji, ni po jada! Nakon što nas je bivši voditelj odbio za Našice, početkom studenog, točnije 4. 11. 2020.g., uputili smo mu dopis sa zamolbom da nam omogući da u kol. Cabuna bivšu kancelariju šefa kolodvora pretvorimo u garderobu i prostoriju za odmor radnika, isto onako kako smo to uradili u kol. Zdenci – Orahovica. Ovdje je bitno naglasiti da je ta prostorija u Cabuni regionalno ruglo; zidovi su na pojedinim mjestima toliko popucali da se kroz pukotine doslovno može vidjeti na drugu stranu, boja sa zidova otpada (posljednji put okrećeno u vrijeme krunidbe kralja Artura), sve je puno glodavaca i njihovog izmeta... I ovdje smo, kao i u slučaju čajne kuhinje, o svom trošku bili spremni prostoriju dovesti u normalno stanje, te ju opskrbiti potrebnim namještajem. I u ovom slučaju smo odbijeni. Razlog koji

nam je bivši voditelj predočio, bilo je to što je šef kolodvora izrazio želju da se nastavi služiti tom prostorijom. Na moj upit kako to misli „NASTAVITI“, budući se šef već godinama istom ne koristi, uslijedio je odgovor vrijedan divljenja: „Pa kada ju sredite, onda bi se koristio!“ Hebo te! A vladalo je uvjerenje kako više nema vrhunskih filozofa poput Aristotela ili Platona... Epilog i ove priče isti je kao i onaj s čajnom kuhinjom u Đurđenovcu: prostorija u Cabuni ista je onakva kakva je bila ili još gora) i ne koristi nikome i ničemu. Da je bilo bar malo susretljivosti, danas bi djelatnici kolodvora Cabuna imali jednu solidnu prostoriju za vlastite potrebe, a samim tim imao bi ju i poslodavac, jer radnici tu prostoriju ne bi nigdje odnijeli. U oba ova konkretna slučaja, riječ je s jedne strane bila o nesumnjivoj opstrukciji nas kao sindikata, te s druge strane bježanju od vlastite odgovornosti. Na svu sreću, koji mjesec kasnije glavni



akter ove priče rasterećen je svake odgovornosti. Konačno, osam mjeseci kasnije, napravili smo ono što smo tada obećali kolegama u Našicama, odnosno o vlastitom trošku smo im ugradili čajnu kuhinju. Kako je u Regiji Istok u međuvremenu došlo do izvjesnih kadrovskih promjena (još uvijek nedostatnih), nadamo se da će i epilog s prostorijom u Cabuni uskoro biti sličan ovom u Našicama. Vezano uz ove spomenute slučajeve, treba reći kako će potkraj ove godine biti održani izbori za povjerenike radnika za ZNR. O aktivnostima koje su naši izabrani predstavnici provodili na poboljšanju radnih uvjeta u protekle skoro četiri godine, imali ste priliku čitati u ovom našem glasilu, a što je još važnije, o istome ste mogli svjedočiti i na mnogim svojim mjestima rada. Ne znam hoće li povjerovati u slijedeći podatak, ali u Regiji Istok postoji ukupno sedam povjerenika radnika za ZNR. Uistinu bilo više nego zanimljivo čuti što su to neki od njih radili i kakve su aktivnosti provodili vezano uz funkcije na koje su izabrani. Osobno su mi tu najveća enigma i svojevrsna misterija aktivnosti jednog od tih „povjerenika“ kojeg sam u nekoliko svojih tekstova znao „titulirati“ fantomom (te njegove „aktivnosti“ usporedive su možda tek s aktivnostima reproduktivnih organa Jože Manolića). Općenito gledajući, mišljenja i o samom njegovom postojanju su oprečna; dok neki idu toliko daleko da tvrde kako su ga jednom negdje čak uspjeli vidjeti, dotle drugi izražavaju sumnju da je dotični uopće stvaran, odnosno da je riječ tek o fiktivnom i izmišljenom liku. Kako čitava ova priča ne bi ostala na razini usmene predaje i urbanih legendi, ovim putem pozivamo sve Vas koji imate nekakvih saznanja o postojanju ovog nesvakidašnjeg lika, da ih čim prije pošaljete na adresu lista „NA PERONU“ (podaci na 3. stranici). Sve Vaše relevantne dokaze objavit ćemo u jednom od naših idućih izdanja. Pored već spomenutih izbora, već slijedeće godine očekuje nas i jedan vrijedan jubilej; negdje otprilike u ovo vrijeme biti će točno 10 godina otkako se prije spomenuta čajna kuhinja nalazi u kol. Đurđenovac. Za očekivati je da se jedna takva hvale vrijedna obljetnica dostojno proslavi i obilježi. U prigodnom svečarskom programu u najmanju ruku očekujem nastup HKUD-a „Želježničar“, te obavezno prisustvo svih onih zaslužnih što je do jedne takve obljetnice uopće došlo, kao i nekih lokalnih načelnika i pročelnika (kako onih stvarnih, tako i imaginarnih). Naravno, prije nego što se krene u bilo kakvu realizaciju svega navedenog, očekujem da se o istom obavezno i bez iznimke provede odgovarajuća anketa. Jer puno je lakše anketirati nego imati vlastiti stav. Ili kičmu...



GORAN ALEKSIĆ
glavni inženjer za prometne propise

On je najpoznatiji i najuspješniji građanski aktivist i volonter u hrvatskoj povijesti. Svojevrsna je naša inačica Robina Hooda s tom razlikom što on ne otima bogatima da bi dao siromašnima, već služeći se isključivo zakonima koji su u velikoj mjeri „skrojeni“ po mjeri i od strane tih bogatih, samo vraća „siromašnima“ ono što su im ovi prvi oteli. Prije više od jednog desetljeća otpočeo je borbu u kojoj mu nisu davane ni najmanje šanse za pobjedu. Na žalost svih onih koji su njemu i Udrizi Franak prognozirali siguran poraz, on je s vremenom izrastao u simbol otpora malog čovjeka prema tiraniji krupnog kapitala i postao noćna mora cjelokupnog bakarskog sektora. Pobijedio ih je na njihovom „terenu“ i njihovim „oružjem“, nanijevši im veće gubitke nego je to uspjela svjetska finansijska kriza 2008. godine. Uradio je zajedno s aktivistima Udruge Franak za običnog čovjeka ono što nijedna naša vlada, kako desna tako i lijeva, kako briselska tako i kumrovečka, nije htjela ili nije smjela. Kao potvrdu ispravnosti svega onog što je napravio za one naše sugrađane koji su imali tu nesreću da u bankama podignu lihvarske kredite vezane uz švicarski franak, Hrvatski helsinski odbor 2017. godine dodijelio je njemu osobno i Udrizi Franak kao organizaciji nagradu „Miko Tripalo“ za njihov cjelokupni doprinos u zaštiti i promicanju ljudskih prava. Godinu dana prije toga izabran je za zastupnika u Hrvatskom saboru u kojem je odradio jedan mandat i u kojem je isto tako, a za razliku od ostalih političara „po zanimanju“, bio glas malog i obespravljenog čovjeka. Osim ovog aktivističkog dijela, čitav život amaterski se bavi i glazbom: svira, pjeva i sklada. Nama je posebno zanimljiv jer je on jedan od nas; skoro 3 desetljeća naš je kolega, odnosno radnik HŽ Infrastrukture, a mi u SINDIKATU PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE posebno smo ponosni što je bio i dugogodišnji aktivni član našeg sindikata, te u jednom periodu obnašao i dužnost povjerenika jedne od naših podružnica. On je Goran Aleksić i naš je novi sugovornik u serijalu „POZNATA LICA I ŽELJEZNICA“. Moram naglasiti kako je ovo bio jedan od dva ili tri najljakše dogovorena razgovora jer sve što smo predložili, naš je sugovornik bez ikakve primjedbe prihvaćao. Očigledno je da prave ljudske veličine slava i moć ne mogu promijeniti. A sam razgovor izgledao je otprilike ovako...

ČOVJEK KOJI JE POBIJEDIO BANKE

RAZGOVARAO: Nebojša Gojković
FOTO: Nebojša Gojković



Poštovani gosp. Aleksiću, hvala

Vam što ste se odazvali našem

pozivu i pristali na ovaj razgovor.

Prije nego krenem s pitanjima, da kažem nešto što u dosadašnjih 26 razgovora u ovom serijalu s poznatim licima nisam imao priliku: dobro došli u Vaš sindikat!

Bio sam član SPVH, i to sam bio poprilično aktivan član, za vrijeme dok sam bio povjerenik za Nadgradnju. No, moram reći da ipak inženjeri članovi SPVH-a nisu prepoznali moj rad kao kvalitetan i njima potreban, zbog čega nisam dobio njihovo povjerenje za predstavljanje inženjera u SPVH-u. Nakon toga sam se prilično primirio, i konačno i povukao iz sindikalnih aktivnosti. Moram pohvaliti rad SPVH-a kao izuzetno koristan za

radnike HŽ Infrastrukture.

Da krenemo od Vašeg djetinjstva:

po čemu ga pamtite i kako Vam taj dio života izgleda danas u usporedbi s djetinjstvom koje imaju „neki novi klinci“?

Nije bilo mobitela, nije bilo interneta, svi mi djeca iz 20. stoljeća puno smo više vremena provodili vani, čitali smo stripove i knjige, a volio sam i jedno i drugo, čini mi se da smo se i više družili, ali ipak ne mogu to tvrditi, jer supruga i ja nismo roditelji pa ne znam kako to izgleda danas iz prve ruke. Ono što rijetko vidim na ulici jest da se tinejdžeri drže za ruke, da sjede zajedno na klupici i izmjenjuju nežnosti, da se ljube, kao da toga više nema, dok je u vrijeme moje

mladosti to bilo uobičajeno. Kad vidim klince kako se drže za ruke, i ljube, pomislim da bi toga trebalo biti više. Čini mi se da roditelji danas izdvajaju i priličan novac za izvannastavne aktivnosti, dok je u moje vrijeme sve to za roditelje bilo uglavnom besplatno.

Zanimljivo je da ste u tim dječačkim godinama imali afinitet prema jednoj umjetnosti koju u pravilu ne vežemo uz dječake?

To je bilo u vrijeme dok sam baš bio dijete. Imao sam 3-4 godine kada mi se svidalo gledati klasični balet na televiziji, a obožavao sam tada i Valcer na lijepom plavom Dunavu, što je neobično za tako malo dijete. Danas volim suvremeni balet, a klasični mi je pomalo dosadan. Ne

bih rekao da sam imao afinitet prema plesu u smislu da bih i ja bio plesač, nego sam samo volio pratiti predstave na tv-u.

Nakon završene osnovne, upisujete srednju željezničku školu, odnosno tadašnji „ŽOC“. Koji su to tada bili razlozi zbog kojih ste se odlučili postati željezničar?

Ne baš odmah nakon osnovne škole, bilo je to vrijeme kada smo najprije pohađali dvogodišnju opću srednju školu. Moj otac Pero bio je željezničar, ponajprije je bio pružni desetar, a kasnije je zbog čuvanja zdravlja radio kao čuvar ŽCP-a. Bio sam jako dobar matematičar, osvojio sam drugo mjesto na takmičenju u općoj srednjoj školi u Kutini, svi predmeti su mi išli od ruke, i mogao sam birati smjer. Ali, razmišljao sam ozbiljno što bi moglo biti dobro za budućnost, i izabrao ŽOC u Zagrebu, jer sam dobio stipendiju i ugovor o sigurnom zaposlenju nakon završetka škole. Razmišljao sam o egzistenciji, a ne o tome što bi možda bilo za mene najzanimljivije. No, s vremenom sam shvatio da je željezničar itekako zanimljiva i nije mi nikada bilo žao što sam tako postupio.

Nakon završene srednje škole, te diplome Prometnog fakulteta, 1988. godine zapošljavate se na željezničari. Možete li nam ukratko predstaviti Vaš željeznički put, odnosno pobrojati radna mjesta na kojima ste radili u skoro tri desetljeća željezničkog staža?

Kroz stažiranje sam upoznao sva radna mjesta u kolodvoru Kutina, od skretničara i manevrista, preko skladištara i blagajnika, pa sve do prometnika vlakova za koje sam radno mjesto pripremao stručni ispit. Nakon položenog stručnog ispita radio sam na radnome mjestu prometnika vlakova od 1988. do 1994., potom sam bio školski instruktor od 1994., nakon toga neko vrijeme prometni dispečer u Zagrebu i konačno 1999. dolazim na radno mjesto glavnog inženjera

za prometne propise, na kojem sam i danas. Više godina sam bio voditelj grupe za prometne propise koja je sistematizacijom ukinuta, uslijed čega sam silom organizacije nazadovao u karijeri. Nikada nisam dobio prigodu napredovati, unatoč tome što smatram da sam bio proaktiv i ambiciozan radnik. Jesam li bio i kvalitetan, to ne smijem sam za sebe govoriti. O razlozima zašto nisam napredovao više ne želim govoriti, možda bih prije 5-6 godina rado govorio o tome, ali danas više nema smisla. Danas više nemam nikakvu ambiciju za napredovanje, ali želim i dalje kvalitetno raditi posao na svojem radnom mjestu. Smatram se istinskim željezničarom, ako smijem to reći.

Posebno mi je zanimljiv ovaj dio Vaše karijere u kojem ste izravno sudjelovali u izradi prometnih propisa, odnosno pravilnika. U pravilnicima s početka 90-ih, posebno u Prometnom pravilniku, na jedan prilično razumljiv način bile su obradene razne izvanredne situacije i objašnjeno postupanje izvršnog osoblja u njima. Tijekom narednih godina većina je toga „izbačena“, tako da je od onog nekadašnjeg pravilnika ostala tek jedna sterilna i potpuno nedorečena „Iluštura“, zahvaljujući kojoj danas razni, dokoni „kontoloriči“ imaju savršenu situaciju da propise tumače onako kako im kad odgovara, a u pravilu uvijek na štetu izvršnog osoblja. Možete li nam Vi iz „prve ruke“ reći čime ste se to rukovodili konstantno mijenjajući propise i pravilnike i što Vam je bio konačni cilj?

Većina izmjena pripremala se i donosila na temelju raznih rješenja iz resornoga ministarstva te na temelju nalaza kontrolora o nekim nedostacima. Ponekad su se izmjene radile i zbog tehničko-tehnoloških promjena, kao npr. kod uvođenja nagibnih vlakova kojima smo morali propisati čak i drugačije signaliziranje na pruzi. S



Vašom ocjenom ja se ne mogu složiti. Izmjene propisa ne rade se zbog toga što je to nekomećeif, nego zbog toga što su pronađeni tijekom inspekcija i kontrola određeni nedostaci. Sindikati su u svemu tome sudjelovali svojim primjedbama i sugestijama, koje su često bile i prihvocene. Općenito, izmjene propisa su usuglašene svaki put sa svim subjektima kojih se te izmjene tiču, od internih službi, preko prijevoznika i ministarstva, pa sve do sindikata. Osobno se najviše ponosim činjenicom da sam kao prometni inženjer, dakle netko tko nije klasično tehničke struke, koordinirao i vodio posao oko izrade HŽ-ove Upute o kočenju vlakova, Upute 278, a i tadašnji Pravilnik o sigurnom tijeku željezničkog prometa bio je pripreman prije svega pod mojom koordinacijom, mada službeno nisam bio voditelj tima za izradu. Potpuno stojim iza svega što sam radio, a da je moglo biti bolje, kvalitetnije i jasnije, moglo je. No, kada slaze razne robove u vreći, nije uvijek moguće pripremiti idealna rješenja. Zaključno mogu reći da se sadašnji propisi ni u čemu bitno ne razlikuju od propisa iz 20. stoljeća, osim što su posloženi u pravilnicima i uputama na drugačiji nomotehnički način, pa imamo tako danas europske uredbe i tehničke specifikacije koje moramo primjenjivati, imamo zakone, zatim ministarske opće akte, i na kraju naše interne infrastrukturne propise.

Pored onog osnovnog posla, vrlo zapažen bio je i Vaš stručni angažman u mnogim segmentima poboljšanja funkcionalnosti željezničkog sustava. Naime, autor ste mnogih stručnih i znanstvenih radova na tu temu, objavljenih u više strukovnih časopisa i tiskovina. Je li to bio neki Vaš pokušaj da željeznicu promijenite iznutra?

To je bio moj pokušaj da doprinesem određenim organizacijskim izmjenama, prije svega u području izrade i pripreme propisa. Nastojao sam da se propisi uzdignu na nivo koji zaslužuju, ali to nije prepoznato, i moji članci su uglavnom završili samo kao štivo za čitanje, bez praktične

primjene. Naime, izrada propisa inače je nešto što na državnom nivou radi Vlada RH, dok Sabor propise donosi. Službu za propise sam vidojao kao rješenje koje bi pomoglo u radu kompletnom sustavu, u kojoh bi onda radili najkvalitetniji i najiskusniji inženjeri koje imamo u željezničkom sustavu. Umjesto toga, na propise se gledalo samo kao na nužnost, ali ne i kao na nešto što je potrebno uzdici na jedan viši organizacijski nivo. Uglavnom, zbog relativno malih plaća stručnjaka za izradu propisa, kvalitetni, stručni i iskusni inženjeri nikada nisu rado prihvaćali posao na izradi propisa. Taj posao mora se i istinski voljeti, a ja ga volim.

Osim onog profesionalnog, željezničica je umnogome obilježila i Vaš privatni život; tu ste upoznali i svoju suprugu. Danas Vam to izgleda kao lijepa uspomena ili...

Moja supruga je moj glavni životni dobitak. Zahvaljujući zajedničkom životu s njom, ja sam danas drugačiji, bolji, i sretniji čovjek. Tako, osim što mi je željezničica dala kruh, dala mi je i ispunjen život u pravome smislu te rijeći. Vlasta je moja podrška u svemu što radim, i uistinu sam sretan što s njome dijelim život. Ona mi je između ostalog otvorila svijet umjetnosti koji dotad nisam poznavao, a jednom kada sam bio mlađi, i kada smo u obiteljskoj kući mijenjali tapete, rekao sam da će se oženiti slikaricom, i da više nikada neću lijepiti tapete, nego će moja supruga oslikati zidove. I eto, bio sam prorok.

Prije nešto više od 10 godina započeli ste što počemust postali poznati cijelokupnoj javnosti, a to je Vaš angažman u Udrudi „Franak“. Otkud jedan željezničar u Udrudi koja se isključivo bavi financijsko-pravnim sektorom?

Ugovorio sam kredit u francima za kupovinu stana. Kada je tečaj franak počeo enormno rasti, jedna manja grupica ljudi koja je bila u tome problemu, organizirala se u Udrugu Franak. Na temelju mojih komentara o ugovornim odredbama na fejsu, ekipa iz Udruge Franak me je prepoznala

kao elokventnog i proaktivnog, i već na prvome sastanku su me odredili za koordinatora pravnog tima. U hodu sam stavio slučaj franak u mali prst, i mogu reći da sam u svim suočavanjima s predstavnicima banaka slavio nokautima bez potrebe da suci odlučuju meč. Uostalom, onaj glavni nokaut, kolektivna presuda, dokaz je da smo mi iz Udruge Franak znali što i kako treba učiniti, da se stvari dovedu u red. Znam reći da smo mi najznačajniji događaj u Republici Hrvatskoj nakon Domovinskog rata. Omogućili smo da 125.000 ljudi privatnim tužbama vrati svoj novac, ali isto tako pokušavamo osvijestiti i još 400.000 ljudi s kreditima u eurima i kunama ugovorenim prije 2013. o njihovim pravima. Naime, i njima su banke opljačkale novac korištenjem nezakonitih kamata. Banke duguju „švicarcima“ 20 milijardi kuna, a ostalim ljudima s kreditima u eurima i kunama još 10 milijardi kuna. Postoje pravomoćne presude koje dokazuju da je to tako. Inače, završio sam prvu godinu prava

u Zagrebu, pa nisam niti pravna neznačilica u potpunosti, a slučaj franak je prije svega pravni problem, financije su tu prisutne samo zbog toga jer se radi o bankama i novcu, no naglašavam da je problem isključivo pravne prirode.

U onom bivšem sistemu strašili su nas kapitalizmom uvjeravajući nas da je to društveno uređenje u kojem je dobro jedino kapitalistima. Danas, s odmakom od tri desetljeća, utisak je da su ta strašenja u stvari bila preblaga, jer ono što je uslijedilo, teško da je bilo tko onda mogao predvidjeti. Da ne idem previše u širinu, fokusirat ću se samo uz ono čime se Vi u „Franku“ bavite; kako je moguće da se u 21. stoljeću, u najboljem društvenom uređenju koje suvremenim svijet poznaje, zbog lihvarske bankarskih kredita zahvaljujući kojima su upali u moderno dužničko ropsstvo, ljudima oduzimaju njihove jedine nekretnine i izbacuje ih se na ulicu, a država,

odnosno vlast i čitav njen sistem koji je to isto omogućio, ostaju tek nijemi promatrači?

Država (vlast) očigledno je u svojevrsnom dealu s bankama, ovisna o bankama, i ne želi se mijesati u odnose potrošača i banaka. Ali, unatoč tome, svatko tko se obrati Udrudi Franak dobit će pravni lijek za sprječavanje ovrhe. Kao prvo, svi ljudi koji imaju kredite u francima, i kojima su ti krediti otkazani, pa ih se sada bjesomučno ovršuje s opasnošću od ovrhe nekretnine, mogu pravnim sredstvima ovrhu nekretnine sprječiti. Sudska praksa po tome pitanju već je značajna, i temelji se na pravu Europske unije, prije svega na presudama Suda EU. Svatko tko je tužio banku zbog nepoštene kredita, može ishoditi odgodu ovrhe nekretnine do završetka sudske spora s bankom. Dapače, čak se ovrha može u potpunosti sprječiti. Ali, mora se znati kako, a mi u Udrudi Franak znamo što je potrebno učiniti. Ipak, moram naglasiti, ako je s kreditom sve u redu, ako banka nije koristila



nepoštene ugovorne odredbe, ako je ovršenik u problemu zbog razloga koji nemaju veze s bankom, onda je takva ovrha, nažalost, opravdana. Jer, banka vam je dala kredit da biste kupili nekretninu, i onda je nekretninu opteretila hipotekom kako bi osigurala vraćanje duga. Ako je ugovor pošten, ako je zakonit, ako dužnik ne plaća dugove, onda je ovrha nekretnine opravdana. Ipak, postoji i zakonska zabrana za ovrhu nekretnine, ako je glavnica duga manja od 40.000 kuna.

Možete li nam za ovu priliku reći neke podatke vezane uz te lihvarske kredite, a iz kojih se

valutu. Banke nemaju depozite građana u CHF-u, nego u kunama i eurima. U skladu s svim tim, banke nisu imale razloga plasirati CHF, nego samo kunske ili euro kredite. Budući da su plasirale CHF, budući da pritom nisu objasnile koji je to rizik, budući da je CHF tečaj rastao čak i do 80%, čime su i rate rasle za 80% do 100%, jer su rasle i kamate, onda je takva valuta nepoštena i zbog toga ne vrijedi. Drugi način lihvarenja jest ugovaranje kamatne stope koju banka mijenja po svojem nahođenju. Na takav način kamatna stopa ne smije se ugovarati, pa ako kasnije banka mijenja kamatnu stopu naviše, takav način promjene ne vrijedi. Kao što sam već rekao, prema grubim procjenama banke su opljačkale 125.000 švicarača za 20 milijardi kuna na valuti i kamatama, a 400.000 euro i kunske dužnike banke su opljačkale za oko 10 milijardi kuna na kamatama. Radimo na tome da osvijestimo što više ljudi da tuže, i sudske vrati svoj novac iz banaka.

Danas je neosporna činjenica da kapital osim što kontrolira monetarnu politiku, kontrolira i svaki vid vlasti: izvršnu, sudbenu i zakonodavnu, a samim tim i tzv. represivni aparat. Romantično doba sindikata iz vremena Cesara Chaveza i Dolores Huerte davno su prošla, a teško je zamisliti da bi netko u 21. stoljeću poveo revoluciju poput dr. Ernesta Che Guevare još teže je zamisliti da bi ista uspjela). Što je onda to čime se današnja radnička klasa može boriti protiv sveprisutne globalizacije i svijeta koji je isključivo podređen kapitalu, te u skladu s tim promoviranih zakona o radu koji sve više svode radnike na „prava“ koja su imali u doba robovlasništva?

Radnička klasa više ne postoji. Mi živimo u potrošačkom društvu. Za takvim društvom smo čeznuli, sjetimo se kako smo hrpmice jurišali u Mađarsku po robu, i eto, sada to sve imamo. Idealisti revolucionari stvar su prošlosti, a usudujem se reći da

je Udruga Franak možda nasljednica revolucionara, ali legalnim putem. Nema svrgavanja vlasti, nema oružja i krvi, ali ima pravne bitke koja je dosljedna, uporna, dugotrajna i donosi promjene. Svi ugroženi ljudi u nekom području imaju mogućnost organizirati se, i boriti se za svoja prava legalnim putem. Radništvo je toliko nevidljivo, da su čak uspjeli i riječ radnik u većini slučajeva zamijeniti riječu djelatnik, koja je meni osobno gadljiva i nastojim je izbjegavati kako u govoru, tako i u pismu. Nastojim za svakog čovjeka koji radi rabiti riječ radnik, uostalom i zakon se zove Zakon o radu. Riječ djelatnik je jedno kukaviče jaje koje su posiglijali upravo zbog toga da radništvu umanje utjecaj u društvu, i da bi se čovjek radnik stadio što je radnik.

Godine 2016. aktivirate se i politički, točnije na izborima za državni parlament osvajate mandat i slijedeće četiri godine obnašate dužnost saborskog zastupnika. Koji su to bili razlozi i ciljevi zbog kojih ste tada ušli u



„visoku“ politiku?

Bio je to naš interni dogovor u Udrizi Franak, da pokušamo osvojiti mandat i da pokušamo političkim sredstvima afirmirati svoju borbu. Bilo je to doba kada smo „dobili“ konverziju zahvaljujući našoj snazi i Milanovićevu Vladi, i nije bilo razloga da ne pokušamo i sami politički djelovati putem svojeg zastupnika. I, uspjeli smo u jednoj koordiniranoj akciji s profesorom Lovrinovićem i Živim zidom. Naša sinergija donijela nam je puno glasova, zahvaljujući kojima sam i ja ušao u Sabor. Bio sam na kraju mandata 19. zastupnik po aktivnostima, smatram da se u najmanju ruku nisam osramotio, a jesam li kvalitetno zastupao i afirmirao našu borbu za opljačkane ljudi, neka zaključe ljudi koji su pratili moj rad. Otkad nisam zastupnik, naša vidljivost u medijima daleko je manja, već i to može biti dokaz da je itekako bitno ući u politički ring.

Nekoliko godina proveli ste na mjestu na kojem se kreira puno

toga bitnog za našu budućnost, a što je još značajnije, upoznali ste i mnoge od samih „kreatora“. Jeste li u tom periodu uspjeli otkriti ili naslutiti imamo li mi na državnoj razini strategiju razvoja željeznice ili barem neku dugoročniju viziju toga kakvu i koliku željeznicu želimo, jer ovo čemu svjedočimo zadnja dva desetljeća ni izbliza ne upućuje na to?

Željeznicu je zapuštena, i tek u zadnje vrijeme se počelo konkretno raditi na boljoj željezničici. Stvari sa željeznicom više su nego jednostavne, ali su i skupe. Infrastruktura mora biti dovedena u stanje prije Domovinskog rata, moraju se izgraditi nove pruge koje su bitne za gospodarstvo, i cijelo gospodarstvo će od toga imati koristi, pa onda i željezničari kao struka. Izgleda da je ipak došlo vrijeme da se željeznicom politika bavi malo ozbiljnije, a to ozbiljnije prije svega znači da se mora puno ulagati u infrastrukturu. Žalosno je da i najstariji vlakovi mogu voziti 120 km/h, ali im poprilično velike dionice pruga to ne dopuštaju.



Posebno mjesto u Vašem životu zauzima i glazba. Može se reći da ste kantautor, budući da osim što svirate i pjevate, ujedno i stvarate vlastite skladbe, a neke od njih imali ste priliku izvesti i na nekim eminentnim glazbenim festivalima i to u društvu puno poznatijih „faca“ s estrade. Što se trenutno događa s tim dijelom Vašeg života?

Trenutno stagniram, ali nisam odustao od muzike. Muzika je moja velika ljubav i jednoga dana snimit ću kvalitetno nekoliko svojih skladbi. Nastojat ću da u tome sudjeluju kvalitetni muzičari i vokalisti zajedno sa mnom. Potencijal mojih skladbi je trenutno u prikrajku, ali imam ja itekako što za otpjevati i odsvirati. Mogu se ponositi time da sam nastupio na Chansonfestu rame uz rame s Arsenom Dedićem, Hrvojem Hegedušićem, Goranom Karanom, Ksenijom Erker, bio sam možda jedan od dvoje troje nepoznatih autora među sve samom kremom hrvatske estrade. Nažalost, taj nastup nije zabilježen televizijski,

mada je trebao biti. Toga se dana, naime, general Gotovina vratio u Hrvatsku iz Haaga, i svi su se sjatili na njegov doček, a mi smo pjevali bez naznočnosti tv kamera. Šteta. Bila bi mi to jako lijepa uspomena, ovako je to ostalo zabilježeno samo na audio zapisima i fotkama.

Nakon odradenog saborskog mandata vratili ste se na željeznicu te se ponovo aktivirali na mjestu koordinatora ekonomsko – pravnog tima Udruge „Franak“. Kakvi su Vam planovi za budućnost; namjeravate li se možda posvetiti borbi za ljudska i građanska prava ili će željezница i dalje ostati Vaša polazna točka za sve ostale aktivnosti?

To što radim u Udrizi Franak radim u slobodno vrijeme, i volontiram bez ikakve naknade. Ja sam prije svega željezničar, radim na radnom mjestu glavni inženjer za prometne propise, i na tome radnom mjestu namjeravam dočekati mirovinu. Jedino, na parlamentarnim

izborima 2024. zasigurno ću se opet kandidirati ispred stranke Snaga, kojoj sam na čelu Glavnog odbora. S kime ćemo na izbole, vidjet ćemo, ali skloniji smo lijevo-liberalnim, nego desnim opcijama. U svemu tome, ostat ću posvećen volontiranju u Udrizi Franak sve dok se situacija vezana za nepoštene kredite ne razriješi u jednoj značajnoj mjeri na način da većina opljačkanih ljudi tuži banke, i konačno dobije svoj novac.

Poštovani gosp. Aleksiću, hvala Vam još jednom u ime naših čitatelja što ste odvojili dio svog vremena za nas i ovaj naš razgovor. Želim Vam puno sreće u dalnjem životu i karijeri, i nadam se da kad jednom postanete ministar finančija, nećete zaboraviti tvrtku u kojoj ste započeli karijeru!

DA SE NIKAD VIŠE NE PONOVI



Željko Bičanić, prometnik vlakova u kolodvoru Meja rođen je 21. travnja 1972. godine u Saborskom. Živi u obiteljskoj kući u Ogulinu sa suprugom i tri sina. Ima 30,5 godina radnog staža od čega je 5 godina sudjelovao u Domovinskom ratu (točnije 1573 dana).

RAZGOVARAO: Josip Tirić
FOTO: Josip Tirić

Molim da se predstavite našim čitateljima. Kažite nam nešto o vašem željezničkom putu?

Završio sam srednju školu za stolara 1991. godine u Ogulinu. Po završetku rata prijavljujem se na tečaj za prometno-transportnog radnika (skretničar i manevrista) i zapošljavam se na željeznički put 23. listopada 1995. Nakon završenog osposobljavanja 1. lipnja 1996. počinjem raditi kao manevrista u kolodvoru Rijeka Brajdica. Nakon dva tjedna imao sam ozljedu na ruku kada su se prilikom

manevriranja dok sam bio između vagona ukrstili odbojnici i stisnuli me između kvačila pri čemu sam bio ozlijeden. Na bolovanju sam proveo godinu dana. Nakon oporavka raspoređen sam na radno mjesto manipulant na putničkom vlaku u Ogulinu gdje sam radio od 1998.-2001. godine a povremeno sam po potrebi radio i kao tranziter. Otvaranjem kolodvora Blata 2001. godine raspoređen sam na radno mjesto skretničara u kolodvoru Blata gdje sam radio 11 godina. U tom periodu sam 2006. godine išao

na prekvalifikaciju za željezničkog prometnog radnika (vlakovoda, konduktér, blagajnik), a 2008. godine sam išao na prekvalifikaciju za tehničara za željeznički promet. Nakon toga sam u Vrhovinama položio stručni ispit za prometnika vlakova i po potrebi sam radio s privremenim rasporedom kao prometnik vlakova u kolodvorima Blata, Lička Jesenica i Rudopolje sve do 2016. godine kada sam raspoređen na radno mjesto prometnika vlakova u kolodvoru Meja gdje i sada radim.



ŽELJKO BIČANIĆ
prometnik vlakova u kolodvoru Meja

ŽELJEZNIČARI SU STVARALI LJEPU NAŠU

Šta Vas je navelo da se odlučite zaposliti na željeznici?

Po završetku Domovinskog rata firme nisu radile i nije bilo posla. Na željezničari je bio natječaj za osposobljavanje za skretičare i manevriste na koji sam se javio i nakon završetka tečaja počeo sam raditi kao manevrista u kolodvoru Rijeka Brajdica. Poslije sam išao na ostale prekvalifikacije do sadašnjeg zanimanja prometnika vlakova.

Svima nama željezničarima ti počeci su ostali u sjećanju. Što vi najviše pamtite iz tog vremena?
U sjećanju mi je posebno ostala kolegijalnost, gdje su ljudi poslje svih nedača i ratnih zbivanja ostali kolegijalni i u dobroj pozitivnoj atmosferi. Rat je prošao i ljudi su bili sretni.

Sudionik ste Domovinskog rata. Kad ste se uključili?

Po završetku srednje škole 20. lipnja 1991. odlazim na redovito služenje vojnog roka u JNA, u Osijeku, iz koje bježim 24. kolovoza 1991. i priključujem se ratnoj jedinici Saborsko. U Osijeku sam bio 21 dan u Hrvatskoj gardi a 23. listopada 1991. sam se priključio ratnoj jedinici Saborsko. U Saborskem sam bio do 12. studenoga 1991. kada Saborsko pada. Tu mi je poginuo otac, majka zarobljena a za ostatak obitelji nije se znalo tri dana. Po padu Saborskog došli smo kao izbjeglice u Ogulin.

Kako su izgledali Vaši prvi ratni dani?

Mladost, ludost i nesvesno. Mladost puna poleta je išla bez razmišljanja o posljedicama, a posebno što mi je otac bio strijeljan, kao i činjenica gubitka susjeda i prijatelja, 53 osobe u malom mjestu od 365 kuća koje je

spaljeno i uništeno. Poslije Oluje nije se moglo prepoznati gdje je šta bilo jer je sve zaraso. Bio sam mlađ, na početku nisam ni znao šta je rat i nisam bio svjestan svega što se događa, tako da sam na samom početku doživio velike strahote na koje sam se poslije tijekom rata naviknuo.

Koja ste sve ratišta prošli i u kojim postrojbama ste bili?

Prošao sam skoro sva ratišta od Osijeka do Dubrovnika. U periodu od 23. studenog 1992. do 7. svibnja 1993. bio sam u aktivnom sastavu Tigrova, Karlovačka 110, zatim Ogulinska 143 brigada koja se poslije ustrojila kao Domobrantska pukovnija.

Kako ste provodilo vrijeme kada niste bili na bojištu?

U Ogulinu smo mama i ja kao izbjeglice dobili stan od grada Ogulina i onda obzirom da nismo imali kuće ni okućnice pa ni nekih posebnih obaveza, onda sam išao van sa društvom da se malo opustim izvučem od loših misli.

Kakvi su Vaši odnosi s ljudima s kojima ste bili u ratu, jesu li se stvorile neke posebne veze sa suborcima?

Pa obično smo u kontaktu na društvenim mrežama, a društvene mreže su takve da napominju o važnim događajima i obljetnicama pa tako se i mi pomalo dopisujemo.

Vukovar je mjesto na čiji spomen nijedan Hrvat ne ostaje ravnodušan. Mjesto velike kalvarije hrvatskog naroda, koje je 1991. godine naprasno prestalo živjeti. Što spomen Vukovara u vama budi? Jeste li bili u Vukovaru poslije rata?

Vukovar u meni budi tugu i žalost. Bio sam par puta u Vukovaru, jednom sam išao i sa SPVH. Kada dođem tamo i slušam branitelje

koji su tamo bili i pričaju kako su prošli razaranja i stradanja, a obzirom da sam u svom mjestu doživio sličnu sudbinu stradanja i razaranja jako dobro znam i mogu osjetiti što su proživjeli ti ljudi tamo jer Saborsko je palo šest dana prije Vukovara. Bez obzira što nisam bio tamo imam osjećaj kao da gledam sliku što je bilo tamo.

Vodi li se u Lijepoj našoj brigi o ulozi i značaju onih koji su bili prvi kad je trebalo, tj. kako se gleda na hrvatske branitelje?

Po mom mišljenju ne mogu reći da se vodi dovoljno brige i pažnje o braniteljima. Svi smo mi dali svoj doprinos, svako na svoj način. Ja nisam ranjen niti osakačen, ostao sam živ i čitav, obišao sam sva ratišta i svašta prošao i kada se nekima to spomenem žao mi je kad vidim kako se gleda s omalovažavanjem i bez poštovanja. Vidim da nikoga nije briga gdje si bio i šta si prošao da sve pada u zaborav ali nama koji smo to prošli to je kao da je bilo jučer, iako je prošlo 30 godina. Sadašnji ministar Tomo Medved mi je bio zapovjednik satnije u Tigrovima iako je dosta toga napravio ali mislim da se može još više. Stvarni istinski branitelji misle da bi im se još više pažnje trebalo posvetiti.

Imate li ideju ili poruku kako bi se odnos prema braniteljima mogao popraviti?

Pored prava trebalo bi braniteljima posvetiti više obične simbolične pažnje, da branitelji to osjetete i vide da nisu zaboravljeni, da se zna što su i tko su bili, koliko su bili važni i koliki su teret podnijeli. Lijepo je što djeca u osnovnoj školi redovito idu u Vukovar i imaju mogućnost vidjeti i čuti iz prve ruke o Domovinskom ratu. Mislim da je obaveza i dužnost prije svega sustava obrazovanja da djecu nauči o našoj domovini i





novijoj povijesti, o Domovinskom ratu, a onda nas odraslih koji su to izravno prošli da to prenesemo našoj djeci. Naša djeca kada idu u druge zemlje trebaju nešto znati, a ne da nemaju pojma o povijesti svoje zemlje i više znaju o povijesti drugih zemalja i njihovim ratovima, kao o ratu američkog sjevera i juga, Irak i Iran i tako dalje, a ne znaju što se događalo tu oko nas, u svom okruženju prvih gradova i županija.

Je li bilo teško uključiti se i živjeti običan život nakon rata? Kako je bilo priviknuti se na željeznicu?

Kada sam dobio posao na željeznicu, bio sam sretan i shvatio sam to ozbiljno i odgovorno. I danas radim posao s voljom i pozitivnim elanom, i želim da sretno odem u zasluzenu mirovinu bez nekih

mrlja i problema.

Razmišljate li o mirovini?

Za desetak godina ču imati uvjet za mirovinu i intenzivno razmišljam da odradim ovaj ostatak i da okačim loparić o klin i idem u zasluzenu mirovinu, da uživam u njoj a i u onome šta sam stekao tijekom svoga rada.

Imate li nekih strahova na poslu?

Nemam nekih posebnih strahova, osim mogućnosti gubitka zdravstvene sposobnosti, pa onda se ne zna kamo s radnikom. Prije razdvajanja željeznice bilo je više radnih mjesta za radnike bez zdravstvene sposobnosti koji su se mogli negdje raspoređiti (čuvari, lampisti, tranziteri) danas toga više nema i tu je ta bojazan ali nadam se da neće do toga doći. To je još jedan poticaj radnicima da više

paze na sebe i svoje zdravlje kako ne bi ugrozili sebe, svoje radno mjesto i u konačnici egzistenciju sebe i svoje obitelji.

Kakav je Vaš odnos s kolegama koji su obično mlađi i nisu imali sličan ratni put?

Odnos s kolegama je jako dobar, u izvrsnim smo odnosima i pozitivnoj atmosferi kad radimo i kad se družimo. Kolege u susjednim kolodvorima su jako korektni, susretljivi i maksimalno kolegijalni.

Poruka za kraj ovog razgovora?

A šta reći osim rad, red i disciplina, da posao koji radimo odradimo što bolje i da pazimo na sebe i druge i naravno da se ratno vrijeme nikada ne ponovi.



MICA MERKAŠ

prometnik vlakova u kolodvoru Dugo Selo

ZADOVOLJAN, A ŽELJEZNIČAR



RAZGOVARAO: Anto Iličić
FOTO: Anto Iličić

Molim te da se predstaviš našim čitateljima s nekoliko osnovnih podataka o sebi.

Roden sam 1974. godine u Zagrebu, a cijeli život živim u Dugom Selu. Oženjen sam i otac jednog djeteta, točnije kćerke koja ima 10 godina.

Što te je dovelo na željeznicu; obitelj, tradicija, slučajnost...?

Nitko u mojoj obitelji nije radio na željezničari. Živio sam (i još uvijek živim) blizu željezničkog kolodvora, gledao sam vlakove i prvo sam želio biti strojovoda. Imao sam jednog susjeda

koji je radio na željezničari, pokojnog Stipu Miličevića. On me kroz neke naše razgovore savjetovao da upišem željezničku školu. Upisao sam, ali ne za strojovodu, već za prometnika vlakova. Završio sam 1993. godine, došao u Dugo Selo kao vježbenik i od 1994. godine zasnovao radni odnos i od tada pa sve do danas sam tamo. 1995. godine otisao sam na odsluženje vojnog roka i to je jedini period kada nisam radio u Dugom Selu.

Pamtis li nešto posebno iz vremena

tog početka rada na željezničari?

Najinteresantnije iz tog doba je onih prvih par dana nakon mog dolaska kada sam čuo kako prometnik pita skretničara: „Jesi li tu?”, a skretničar mu odgovara: „Nisam tu”. Tada mi nije bilo jasno zašto mu ovaj odgovara da nije tu, a tu je. Oni su u stvari imali vrijeme pregleda skretnica i ako je u to vrijeme bio neki raspis, onda ga oni ne bi pisali. To mi je tada bilo najzanimljivije.

Kako je biti prometnik vlakova u Dugom Selu?

Naporno je, ali to znači i da nije dosadno. Obim posla je ogroman, ali ne žalimo se.

Razmišljaš li da odeš u neki manji kolodvor na zamjenu kako bi malo „predahnuo“?

Razmišljao sam o tome, ali čovjek je tamo sam, dok ovdje vrijeme brže prođe tako da se na taj način kompenzira onaj višak posla.

Kakvi su međuljudski odnosi u kolodvoru?

Dobri su. Došli su nam neki novi ljudi i mogu reći da su se dobro snašli. Uz našu pomoć, naravno.

Nekadašnja i ova današnja željeznicu prilično su različite. Kako se nosiš s promjenama na željeznicu?

Čovjek se mora prilagoditi. Prilagodiš se, ne pružaš preveliki otpor i onda to ide. Jedino malo teže pada to što je čovjek sve stariji i onda to bude malo

teže jer se navikneš na jedan način rada.

Jesi li sretan na svom radnom mjestu?

Jesam! Zadovoljan sam. Najbitnije mi je da sam zdrav, a zdravlje me još uvijek služi. Živim blizu radnog mjeseta tako da nemam problema s putovanjem, a to je danas jedan od velikih „pluseva“.

Ima li na tvom radnom mjestu stvari koje bi promijenio da možeš?

Trebalo bi u prometnom uredi urediti sanitarni čvor. Krenuli su radovi na novoj zgradi pa je to sad nešto stalo. Već godinu dana koristimo one „TOI TOI wce-e, a što je posebno nepraktično jer tu nema neke privatnosti budući da putnici većinu vremena stoje oko tih kabina.

Kakva je saradnja s kolegama iz drugih željezničkih poduzeća?

Uglavnom je u redu. Radimo s

„Pružnim građevinama“, dugo se već pozajmimo s tim ljudima tako da sve funkcioniра bez puno problema.

Kakva je suradnja radnika prometnog sektora sa šefom, može li se utjecati da se stvari promijene na bolje?

Može se utjecati onoliko koliko je šef u mogućnosti da nešto promijeni. Ima razgovora na tu temu, ali sve ovisi o tome može li on utjecati na neke promjene.

Nešto si već rekao o uvjetima rada. Možeš li reći još nešto konkretnije o toj temi?

Najveći problem su već spomenuti sanitarni čvor. Što se tiče prometnog ureda, grijemo se na električne peći, nemamo umivaonika gdje bismo mogli oprati ruke, a nema ni tople vode. Imamo samo kuhalo i to nam je uglavnom sve od nekakve predviđene kuhinje.



Dolaziš li na posao bez grča u želuci?

Da. Imam već dosta iskustva i nekakvih 50% posla odradujem po nekoj špranci. Iskustvom se puno toga može riješiti.

Koje bi bile osobine koje ljudi cijene kod tebe?

Mislim da bi to trebalo pitati ostale kolege, jer uvijek je nezgodno sam sebe hvaliti. Smatram da solidno odradujem svoj posao i uvijek sam spremam pomoći svakom od svojih kolegica i kolega.

Kakvo je tvoje mišljenje o plaći prometnika vlakova kako u Dugom Selu, tako i općenito gledajući?

Općenito mislim da plaća za taj posao nije adekvatna. Normalno je da kao i svi ostali očekujem ta to ide na bolje i da se trenutna satnica poveća. Mislim da bi najmanja plaća svih prometnika trebala iznositi 10000,00 kuna kako bi ljudi uopće mogli u današnjem vremenu normalno funkcirati.



Kako funkcioniра situacija sa službenom i zaštitnom odjećom i obućom?

Zasad dobivamo sve i to uglavnom redovito. Problem su imale kolegice s kapama, ali se i to riješilo.

Kako na tebe djeluju svakodnevne priče o smanjenjima ljudi i otkazima?

Pa to zasigurno negativno djeluje na čovjeka. Ljudi imaju kredite ili neke druge finansijske obaveze. Dovoljno je samo 1000,00 kuna da nam se smanji plaća i već bi sve to puno teže funkcioniralo.

Mislite li da se jednako treba postupati kad je riječ o broju izvršitelja prema svim kolodvorima ili bi neke, poput Dugog Sela, trebalo prepoznati kao one koji doprinose ukupnom dobrom radu HŽ Infre?

Smatram da nigdje ne bi trebalo smanjivati broj izvršitelja, ali da bi trebalo neke kolodvore nagraditi prema obimu posla. Nikako nisam za

to da se nekome uzme da bi se nekom drugom dalo.

Dosad je bio problem kako osigurati skretničare za te neke dodatne poslove u kolodvoru. Imate li Vi u Dugom Selu redovito skretničare u turnusu?

Imamo, da. Dok je bila korona radili su „kratki“ turnus, ali sad se to vratio u normalu.

Imaju li željeznički radnici mogućnost napredovanja u poslu i kakvi su tvoji planovi za razvoj karijere?

Puno godina sam već ovdje tako da više o tome ni ne razmišljam. Prepoznaju li se dobri radnici u kolodvorima ili je taj odnos otprilike na ono: „radio ne radio, dođe ti na isto“, jer šanse se ionako dobivaju po „boji očiju“? Mislim da je vjerojatnije ovo drugo.

Pogađa li te to?

Iskreno, svi vidimo da onaj tko dugo



radi nema nikakvu prednost nad onim koji je došao „jučer“, jer taj „negdje nekog ima“. Naravno da to nije u redu.

Što radiš u slobodno vrijeme, imaš li kakav hobi?

Imam, užgajam golubove pismonoše, ukrasnu perad, kokoši i slično. Tu se malo opustim jer to nije ništa ozbiljno, već to više radim iz hobija i uživanje. Pomogne mi malo i kćerka jer su nam te ptice ujedno i kućni ljubimci.

Sanjaš li još uvijek neke neispunjene snove na nekom području izvan željeznice?

S ovolikim vremenskim odmakom

rekao bi da ih više nemam. Imam obitelj, živimo svi zajedno u našoj kući i izvan toga nemam nekih drugih neispunjениh želja. Čovjek treba znati svoje mogućnosti i okvire i onda mu je puno lakše ići kroz život.

Imaš li neku poruku za kraj ovog razgovora svojim kolegicama i kolegama?

Neka ustraju u tom poslu koji sada rade. Nikada ne treba biti zadovoljan s postojećim stanjem i treba težiti nečem boljem. Treba surađivati sa svima i nadati se da će biti bolje.

UKRATKO

Kako bi se opisao s nekoliko riječi?

Pošten i uporan.

Procjenjuješ li dobro ljudi „na prvu“?

Da.

Smatraš li se uspješnim u poslu?

Da.

Koje dvije vrline najviše cijeniš kod ljudi?

Iskrenost i poštovanje.

Koje te dvije mane najviše nerviraju kod ljudi?

Laž i dvoličnost.

Što misliš što drugi prvo zapaze na tebi?

Ne znam...

Navijaš za...?

Dinamo.

Kućni ljubimac?

Pas.

Kad si zadnji put bio u kinu?

Prošle godine.

Facebook, twiter, viber...?

Koristim sve.

Vrijedi li za tebe uzrečica „strpljen - spašen“?

Da.

EUROSONG

u skretanje by nenad katanich

FOTO: Nebojša Gojković



**KUMČE OČITO
NIJE SHVAĆAO
OZBILJNOST
SITUACIJE. BILO
MU JE DRAGO
ŠTO JE IRENA
NA POPISU „ZA
ODSTREL“. VEĆ
JE ZAMIŠLJAO
KAKO ĆE JOJ
DOĆI I REĆI DA
JE VIŠAK, ALI
DA SE NE BRINE
DA ĆE ON NJOJ
SREDITI POSAO.**

Kumče i Ivez nisu izlazili iz sobe od popodneva, a već je padao mrak. Naime, dobili su zadatku da provedu novu sistematizaciju. Iako ju je skrojio sam Ivez i to ohrabren upozorenjem Druga Budzovana - "ti ili oni" - ipak, video je da dolaze problemi. Osjećao je da mu začepljene kariotide rade još slabije i da mu se muti pred očima te je nasipao sebi i Kumčetu po još jedan konjak i zapalio cigaretu da se stabilizira.

Kumče očito nije shvaćao ozbiljnost situacije. Bilo mu je drago što je Irena na popisu „za odstrel“. Već je zamišljao kako će joj doći i reći da je višak, ali da se ne brine da će on njoj srediti posao. Zna se po koju cijenu. Ali ona neće imati izbora - ipak je samohrana majka. A on će biti veliki dobrovotor i mecena, te se onda ona napokon zaljubi u njega. Uživao je u toj svojoj maštariji i s guštom srknuo gutljaj konjaka koji mu je usipao Ivez. Ivez nije bio tako opušten. Nije bio uopće opušten, dapače bio je vrlo napet. Lako će reći šefu kolodvora da mora ići u mirovinu. Vrijeme mu je tu, a zna da mu je već dosta željeznice i to je posljednji iz generacije čika Valtera. Zbog toga bio je neobično sretan, jer nema više aktivnih željoša, osim prometnika Nikole, koji ga pamte iz pripravničkih vremena i koji mu mogu rušiti teško steceni ugled. Sad može oblikovati povijest prema sebi i priču „kako je to nekad bilo“. Sretan jer je i Jamezdin sindikalac zadovoljan jer

će pomoćnik šefa Donat na šefovsko mjesto, a Jamezdin se okolo hvali kako ga sindikat i on osobno u tome „guraju“ i da će uspjeti, za razliku da je bio član onog drugog sindikata. Sindikata u kojem je prometnik Nikola, koji eto, do mirovine će ostati pod crvenom kapom, jer nije u „pravom“ sindikatu. Eh, kad smo kod Nikole, koliko bi Ivez volio da je on na popisu umjesto Irene. Ali nije bilo druge - Nikola je imao više godina i staža od Irene, a usto je i branitelj. Kako bi volio da ga se mogao riješiti. Jedan je razlog kao i kod šefa a drugi što je on, Nikola, uvjek pravio probleme. Kada se samo sjeti zadnjeg slučaja, onog s brojem nula za dopuštenje za vlak i koliko je imao peripetija odozgo zbog toga. Skoro da je došao na glas da je nesposoban. A nije. I ova sistematizacija koju će sprovesti to će dokazati. Sa skretničarem Bartolom neće biti problema - on će malo kukati i civiliti, ali neće ići dalje od toga. Željka Usžeka već je pripremio prije - već od prošle neuspjeli reorganizacije on je na listi viška ljudi. Ništa mu to nije bio problem. Ni prosvjeti onih iz onog drugog sindikata, sve dok ima podršku vrh vrhova.

Jedini problem bio je Jozo Tresigaća. Svakako je htio da izbjegne da ga stavi na listu viška, ali to jednostavno nije bilo moguće. Posvim formalnim i neformalnim elementima Jozo otpada prvi. „Zašto je to tako veliki problem?“ - upitao bi ga, potpuno nonšalantno Kumče. „Jesi li upoznao Jozu ?“ - upitao je i Ivez. Kumče je nezainteresiranom gestom pokazao da nije. Tada mu je Ivez ispričao o Jozu. On je bio kada je primljen na željeznicu. Ali se gadno prevario. Nije znao za Jozinu narav. Jozu je volio potegnuti iz boce, a imao je veliku i pri tome tešku ruku i naglu narav. Više puta je bio po kraće u zatvoru. Maltretirao je ženu, ali i svakog tko mu stane na put. Uvijek je nosio sa sobom nož iako, koliko se zna, nikad ga nije potegnuo. Općenito riječju ali i djelom, odavao je osobu kojoj nije dobro stati na put. Tada se Kumče sjeti da pozovu Donata, novog budućeg šefa i da on da svoj obol za novu sistematizaciju i da preuzme slučaj Jozu. Nakon što su mu objasnili što mu je činiti ako napokon hoće postati šef, Donat je brzo našao rješenje koje će možda upaliti da ne izazove Jozin bijes. Naime Jozu je jako volio, skoro do obožavanja „Eurosong“. Reći će mu da su kriteriji za to natjecanje uvjek strogi i jasni, ali da pobijedi pjesma koja je čudna i da nitko ne može to shvatiti zašto je to tako. Probati će mu to reći i za sistematizaciju da ona otprilike izgleda kao „Eurosong“. Svi lijepi i dobri, svi se trude, sve za pet, ali samo jedan pobjeđuje, a drugo i ostala mjesta ništa. Ne vidi kako bi drugačije to mogao mu objasniti, a da Jozu ne potegne nož. Da li će u tome uspjeti. Kumče i Ivez mu drže palčeve, a mi ćemo možda saznati.

