

VIJESTI SINDIKATA PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE

NA PERONU

SIJEČANJ 2023.



BUDIMO LJUBAZNI I SUSRETLJIVI
EMINA FUNTEK

IZMJENE I DOPUNE ZOR-a
PRIKAZ NOVOSTI

POZNATA LICA I ŽELJEZNICA
NIKOЛА DRAGAŠ

FOTO: Branimir Butković



ZIMA U SIJEĆANJU

FOTO: Tomislav Tonković





FOTO: Nebojša Gojković

OBAVIJEST O RASPOREDU KORIŠTENJA GODIŠnjEG ODMORA

Naša nadgradnja sve češće koristi prilike ne raditi posao za koji je zakonom obavezna raditi. Tako je i s obavješćivanjem radnika o rasporedu korištenja GO.

Za one koji ne znaju člankom 65. KU određeno je da će se, u skladu s planom korištenja godišnjeg odmora, radniku na njegov pisani zahtjev uručiti pisana obavijest o danu, početku i trajanju godišnjeg odmora najmanje 15 (petnaest) dana prije nastupa godišnjeg odmora.

Oni koji žele znati više osim KU čitaju i Zakon o radu. A ZOR je još izravnije (članak 85.) odredio da poslodavac mora radnika najmanje 15 dana prije korištenja godišnjeg odmora, obavijestiti o trajanju godišnjeg odmora te razdoblju njegova korištenja.

Vezano uz sadržaj i način uređivanja rasporeda korištenja godišnjih odmora mišljenja sam i upućujem kako je poslodavac raspored korištenja

godišnjih odmora za 2023. godinu morao imati napisan najkasnije do 31. prosinca 2022. godine. Jednako sam mišljenja kako je ZOR propisao povoljnije pravo za radnika - obvezu izdavanja potvrda o početku i trajanju GO bez ikakvog zahtjeva radnika. I ta obaveza poslodavcu nije ostavljena na izbor - hoće li netko zatražiti informaciju o rasporedu, on to mora napraviti.

Korisno je istaknuti i da postoji mogućnost da se na strani radnika ili poslodavaca promijene okolnosti zbog kojih nije moguće godišnji odmor koristi kako je utvrđeno rasporedom. Tada se dogovoraju poslodavac i radnik - tad je moguće godišnji odmor koristiti i u drugačijem rasporedu od utvrđenog, ali i dalje uz obvezu poštivanja roka od 15 dana u kojem poslodavac mora radnika obavijestiti o trajanju te razdoblju korištenja GO.

Anto Iličić

IMPRESUM

Glavni urednik:
Anto Iličić

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

Naslovnica:
EMINA FUNTEK
prometnica vlakova u
kolodvoru Kloštar
foto: Anto Iličić

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

JE LI NA ČELU TRASA EKIPA KOJA NE RAZUMIJE ELEMENTARNO?

PIŠE: SPVH
FOTO: Nebojša Gojković



HŽ Infrastruktura d.o.o.
Sektor za pristup infrastrukturni
Sektor za promet

Poštovani,
kao nositelj izrade i objave materijala voznog reda u HŽ Infrastrukturi Sektor za pristup infrastrukturni i ove je godine za vozni red 2022./2023. ponovno propustio (iz nama nepoznatih razloga) izraditi i na teren dostaviti tiskana izdanja grafikona voznog reda. Obzirom da smo na isti problem upozoravali krajem 2021. godine (za vozni red 2021./2022.), kao i na činjenicu da se tada evidentan problem rješavao snalažljivošću voditelja PRJP i šefova kolodvora koji su naručivali tiskanje grafikone i to plačali kroz ručnu kupnju, nejasno je zašto opet proizvodite isti problem. Za one zaboravne podsjećamo na odredbe Upute HŽI-562:

Članak 5.

(2) U slučaju nemogućnosti rada u aplikaciji ROMAN Anywhere, Glavni prometni dispečer obavezan je:

- koristiti tiskani grafikon,
- evidentirati nastalu smetnju/kvar.

(3) U slučaju nemogućnosti rada u aplikaciji ROMAN Anywhere, prometni dispečeri u područnim

prometnim operativama obavezni su:

- koristiti tiskani grafikon,
- o nastaloj smetnji/kvaru mora odmah obavijestiti glavnog prometnog dispečera,

(4) U slučaju nemogućnosti rada u aplikaciji ROMAN Anywhere, prometnik vlakova obavezan je:

- kod prekida rada aplikacije ROMAN Anywhere, ne zatvarati aplikaciju kako bi imao na monitoru zadnje stanje elektronskog grafikona za svoje područje nadležnosti,

- koristiti tiskani grafikon,

- u slučaju nemogućnosti ispisa voznog reda ad hoc vlaka (lističe), vlaku dostaviti vozni red (listiću) podesnog vlaka po čijim elementima će prometovati do prvog kolodvora u kojem će mu se ispisati njegov vozni red (listića), - evidentirati u Pe-20 sve prekide/otežanstvo u korištenju aplikacije (kvar uređaja, kvar na mreži i sl.),

- obavijestiti prometnog dispečera u područnoj prometnoj operativi i prijaviti nemogućnost korištenja aplikacije opisano u članku 8.

Članak 8.

(5) Kada nastanu smetnje i kvarovi u aplikaciji ROMAN Anywhere, nadzor i reguliranje prometa vlakova se odvija

temeljem:

- tiskanih grafikona i
- zadnjeg stanja grafikona na monitoru.

Jasno je da su tiskani grafikoni neophodni u obavljanju poslova glavnih prometnih dispečera, prometnih dispečera i prometnika vlakova. Sektor za promet je ponovno prisiljen rješavati problem kroz ručnu kupnju i tiskanje materijala voznog reda, a time i grafikona pojedinačno na terenu.

Uz sve probleme s kojima se svakodnevno susrećemo, nepotrebno proizvoditi još jedan problem je u najmanju ruku neodgovorno. Pogotovo kada za to ne postoji nikakav opravdan razlog.

Slijedom navedenog, tražimo i očekujemo od Sektora za pristup infrastrukturni izradu i dostavu na teren tiskanih grafikona voznog reda za sve kolodvore i to za radna mjesta glavnih prometnih dispečera, prometnih dispečera i prometnika vlakova.

Mario Grbešić, predsjednik SPVH

ODGOVOR

SEKTORA ZA TRASE

Sektor za pristup infrastrukturi je i ove godine postupio sukladno stavku 6. članka 11. Pravilnika o voznom redu u željezničkom prometu (Narodne novine br. 23/20) koji glasi: „(6) Materijale voznog reda za službenu upotrebu (grafikoni voznog reda, knjižice voznog reda, priručnik o željezničkim prugama i prijelazna zapovijed) upravitelj infrastrukture izdaje u elektroničkom obliku i objavljuje na svom korisničkom portalu najkasnije 10 dana prije početka primjene novog voznog reda. Podnositelju zahtjeva navedeni materijali dostavljaju se u elektroničkom obliku.“

Nadalje, moram Vas upozoriti da je Sektor za pristup infrastrukturi postupio i sukladno Odluci Uprave Broj: UI-140-14-1/20 od 18. kolovoza 2020. godine kojom su zaduženi svi Sektori i Uredi HŽ Infrastrukture d.o.o. da interne akte iz svoje nadležnosti usklade s važećim zakonima/podzakonskim propisima izmjenom ili dopunom postojećih ili donošenjem novih internih akata.

Ne mogu se složiti sa Vašom tvrdnjom da su tiskani grafikoni neophodni u obavljanju poslova glavnih prometnih dispečera, prometnih dispečera i prometnika vlakova iz razloga što je HŽ Infrastruktura d.o.o. u prethodnom periodu uložila i ulaže znatna finansijska sredstva za aplikaciju ROMAN Anywhere tj. u elektronički grafikon voznog reda.

Također Vas moram upozoriti na činjenicu da u izvršenju prethodnog voznog reda 2021/2022 u teretnom prometu imamo cca 50% ad - hoc trasa vlakova koje navedeni radnici nemaju u tiskanom grafikonu voznog reda. Ukoliko i dođe do smetnji u radu aplikacije ROMAN Anywhere (kojih ima, ali njihovo trajanje je zanemarivo) svi vlakovi su i dalje vidljivi u zadnjem stanju grafikona na monitoru, a do ponovnog uspostavljanja normalnog rada.

S poštovanjem,



SINDIKAT PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE
UNION OF CROATIAN TRAIN DISPATCHERS

Broj: M/1-1/2023
U Zagrebu, 3. siječnja 2023. godine

HŽ Infrastruktura d.o.o.

Sektor za pristup infrastrukturi
Anto Krajina, direktor

predmet: Obaveza izrade tiskanih grafikona voznog reda – dodatno pojašnjenje

Poštovani,

iz Vašeg odgovora kako ga navodite u dopisu broj: 653/22., 1.0. A.K. od 23. prosinca 2022. razvidno je kako na odnose između pojedinih organizacijskih jedinica (sektora) unutar HŽI (kao Upravitelja infrastrukturom) gledate kao na odnose Upravitelja infrastrukturom i prijevoznika u željezničkom prijevozu. Resorno MMPI, kao autor Pravilnika o voznom redu u željezničkom prometu (NN br.23/20) na koji se pozivate, zasigurno nije kao „podnositelje zahtjeva“ u stavku 6., članku 11. predviđelo organizacijske jedinice unutar samog upravitelja infrastrukture, pa tako to nije niti Sektor za promet. Reklí bi da se radi o klasičnoj zamjeni teza.

Da su tiskani grafikoni neophodni u obavljanju poslova glavnih prometnih dispečera, prometnih dispečera i prometnika vlakova, **nedvojbeno Vam potvrđuje činjenica da su isti i ove godine tiskani na traženje „terena“ i uz suglasnost direktora Sektora za promet** te dostavljeni na predmetna radna mesta. Na koncu, ali ne manje važno, vrijeti napomenuti da trošak izrade tiskanih grafikona za potrebe Upravitelja infrastrukture na ovaj ili onaj način snosi – Upravitelj infrastrukture.

Od rukovodećih ljudi Sektora za pristup infrastrukturi, kao i svih ostalih sektora očekujemo da unatoč činjenici da je HŽ Infrastruktura uložila i ulaže znatna finansijska sredstva u modernizaciju i dalje osluškuju i uvažavaju mišljenje i potrebe neposrednih izvršitelja na terenu. Oni Vam zasigurno bolje od bilo koga drugog mogu reći s kakvim se problemima susreću u svakodnevnom radu.

S poštovanjem.

Na znanje:

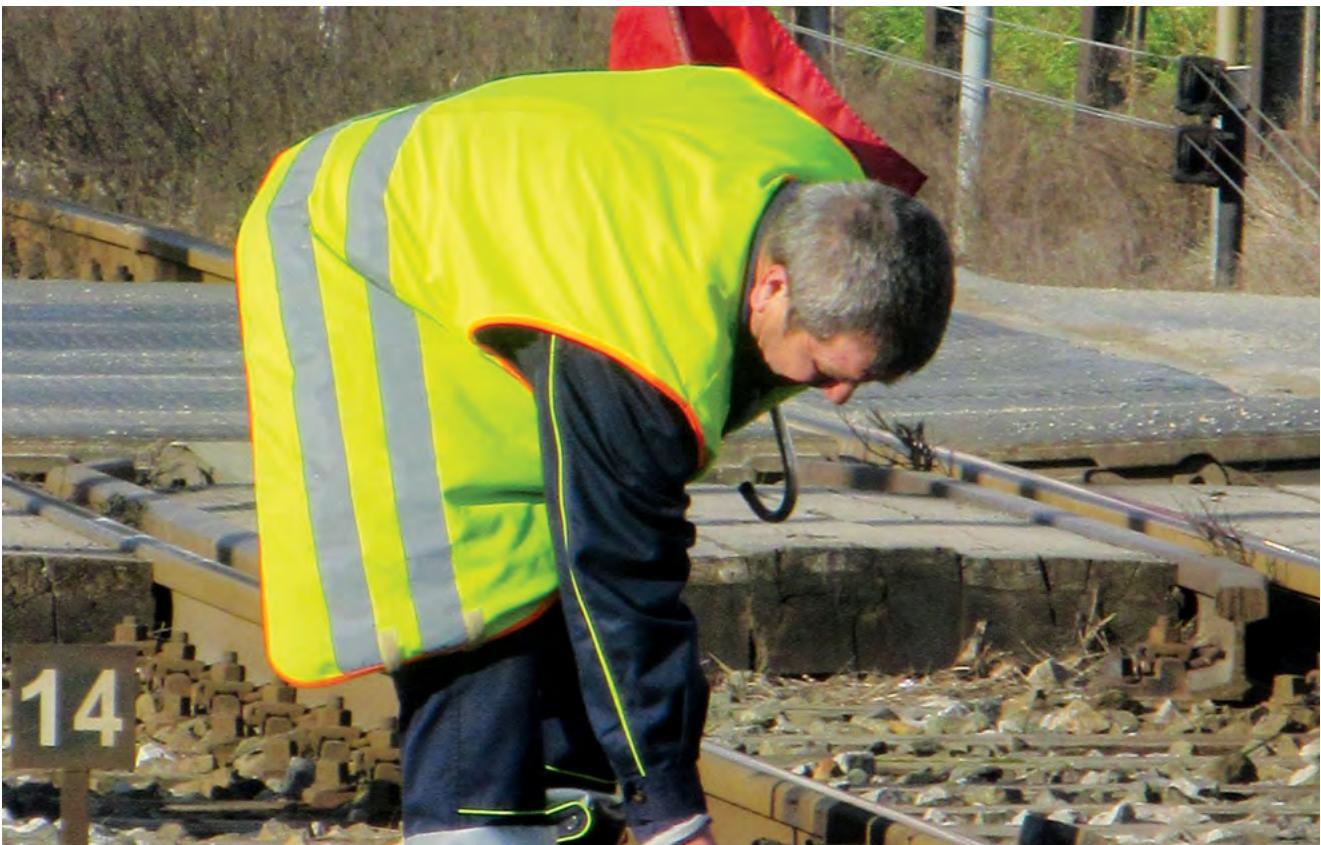
- Uprava HŽI
- Sektor za promet



Mario Grbešić, predsjednik

IZMJENE ZAKONA O RADU KOJE VRIJEDE OD 1. siječnja 2023.

PIŠE: Anto Iličić
FOTO: Nebojša Gojković



AKTUALNO

U petak, 16. prosinca 2022., u Hrvatskom saboru donesene su izmjene i dopune Zakona o radu.

Kao najznačajnije zakonske promjene ističemo slabunjavi pokušaj sprječavanja neopravdanog sklapanja ugovora o radu na određeno vrijeme, nove načine obavljanja stalnih sezonskih poslova, potpunije i preciznije uređenje rada na izdvojenom mjestu rada i rada na daljinu pri čemu radnik može birati mjesto rada.

Koristimo priliku istaknuti kako je ovim izmjenama i dopunama ZOR-a propisano načelo pravo na nedostupnost u profesionalnoj komunikaciji, za vrijeme odmora i dopusta, uz predviđene iznimke koja pruža vrlo sporne mogućnosti poslodavcu, izostanak prava na otkazni rok i otpremninu radnicima koji ostvaruju uvjete za starosnu mirovinu (65 godina života i 15 godina mirovinskoga staža) sa svrhom poticanja poslodavaca na zadržavanje u radnom odnosu takvih radnika.

Rad na određeno vrijeme

Mijenja se cijeli članak 12. Zakona i propisuje se da je zasnivanje radnog odnosa na određeno vrijeme iznimka od pravila o zasnivanju radnog odnosa na neodređeno vrijeme. U cilju sprječavanja zlouporaba u korištenju takvog oblika zapošljavanja, Zakonom se, uz izuzetke u određenim

slučajevima, propisuje ograničenje od najduže tri godine trajanja takvog ugovora, kao i trajanja uzastopno sklopljenih ugovora o radu.

Pod objektivnim razlogom koji opravdava sklapanje ugovora o radu na određeno vrijeme i koji se u tom ugovoru mora navesti smatra se zamjena privremeno nenazočnog radnika te obavljanje posla čije je

trajanje zbog prirode njegova izvršenja ograničeno rokom ili nastupanjem određenog događaja.

Ugovor o radu za stalne sezonske poslove

Ovo je novost (čl. 16.) , a zbog neodgovorne kadrovske politike zbog koje nitko nije odgovarao ne sumnjam kako će vrlo brzo naći primjenu i u

našem okruženju.

Pod poslom koji se obavlja sezonski, u smislu ovoga Zakona, smatra se posao čiji se opseg i intenzitet privremeno povećavaju u skladu s povećanjem intenziteta poslovnih aktivnosti određenih djelatnosti koje ovise o izmjeni godišnjih doba, na način da je u određenim godišnjim razdobljima, koja tijekom kalendarske godine mogu trajati ukupno najduže devet mjeseci, povećana potreba za njegovim obavljanjem, a u drugim se razdobljima smanjuje ili potpuno nestaje. Ugovor o radu za stalne sezonske poslove može se sklopiti na neodređeno i na određeno vrijeme.

Rad na izdvojenom mjestu rada i rad na daljinu

Izmijenjen je dosadašnji članak 17. ZOR-a te su mu pridruženi članci 17.a., 17.b. i 17.c. Tim je odredbama detaljnije uređen institut rada na izdvojenom mjestu rada. Pojam rada na izdvojenom mjestu rada definira se kao rad koji se ne obavlja u prostoru poslodavca, već se obavlja od kuće, odnosno u domu radnika ili u nekom drugom prostoru slične namjene, a koji nije prostor poslodavca.

Rad na izdvojenom mjestu rada i rad na daljinu može se ugovoriti i obavljati kao stalan, privremen ili povremen, ako narav posla i rizik koji je u skladu s propisima zaštite na radu procijenjen kao mali rizik za život i zdravlje radnika, to omogućava.

Plaća i druga materijalna prava radnika koji rade na izdvojenom mjestu rada, ne smije biti utvrđena u manjem iznosu od plaće radnika koji u prostoru poslodavca radi na istim ili sličnim poslovima, niti njihova druga prava iz radnog odnosa ili u vezi s radnim odnosom koja radnik ostvaruje smiju biti utvrđena u manjem opsegu od onoga koji je utvrđen za radnika koji u prostoru poslodavca radi na istim ili sličnim poslovima.

Poslodavac ima pravo ući u prostor doma radnika ili u neki drugi prostor o kojem je radnik obavijestio poslodavca, radi održavanja opreme ili provođenja unaprijed utvrđenog

nadzora vezanog uz uvjete rada radnika, ako je to ugovorenno između radnika i poslodavca i samo u vrijeme koje je dogovorio s radnikom.

Dodatni rad radnika

Umjesto dosadašnje pisane suglasnosti prvog poslodavca za takav rad radnika, propisuje se obveza radnika da prije početka rada kod drugog poslodavca, obavijesti matičnog poslodavca, odnosno matične poslodavce o sklopljenom ugovoru o dodatnom radu s drugim poslodavcem (članak 18.a).

Propisuje se širi obvezni sadržaj ugovora o radu te se uređuju uvjeti rada radnika koji rade u takvom obliku rada. U svrhu zaštite zdravlja radnika i sigurnosti na radu, propisuje se zabrana sklapanja ugovora o dodatnom radu s radnikom koji radi na poslovima koji imaju štetan utjecaj na radnikovo zdravlje, te se uređuje pitanje radnog vremena i godišnjeg odmora radnika koji radi u dodatnom radu. Radno vrijeme ne smije se ugovoriti u trajanju dužem od osam sati tjedno, a ako je raspored radnog vremena radnika utvrđen kao nejednaki, u razdobljima pojačanog rada radnik ne smije raditi duže od 16 sati tjedno, pri čemu u četiri uzastopna mjeseca ne smije raditi duže od prosječno osam sati tjedno.

Kod utvrđivanja razdoblja u kojem radnik koristi godišnji odmor, prednost se daje matičnom poslodavcu, pri čemu se radi ostvarivanja svrhe ovoga instituta, ujedno omogućava istodobno korištenje godišnjeg odmora kod oba poslodavca.

Probni rad

Izmijenjenim člankom 53. Zakona razrađuje se institut probnog rada. Prilikom sklapanja ugovora o radu može se ugovoriti probni rad koji ne smije trajati duže od šest mjeseci.

U uređenju instituta probnoga rada, propisuje se i mogućnost produžetka razdoblja probnoga rada vezanih uz opravданu odsutnost radnika s posla i to razmjerno dužini trajanja odsutnosti na probnom radu, tako da

ukupno trajanje probnoga rada prije i nakon njegova prekida, ne može biti duže od šest mjeseci.

Odsutnost s posla

Pravo na odsutnost s posla novi je institut koji je razrađen u članku 87.a ZOR-a. Na temelju te odredbe radnik ima, tijekom jednog radnog dana pravo na odsutnost s posla, jednom u kalendarskoj godini, kada je zbog osobito važnog i hitnog obiteljskog razloga nastalog bolešću ili nesrećom, prijeko potrebna njegova trenutačna nazočnost.

To se razdoblje za stjecanje prava iz radnog odnosa ili u vezi s radnim odnosom smatra vremenom provedenim na radu. Mogućnost povoljnijeg uređenja toga prava, kako u smislu njegovog trajanja, tako i u smislu uređenja prava na naknadu plaće za to vrijeme, ostavlja se slobodi ugovaranja putem kolektivnog ugovora ili ugovora o radu, odnosno uređenja pravilnikom o radu poslodavca.

Radno vrijeme

a) Raspored radnog vremena

Možda će biti korisno definiranje pojma prijeke potrebe, pod kojim se podrazumijevaju one okolnosti koje poslodavac nije mogao predvidjeti niti izbjegći, a koje promjenu rasporeda radnog vremena radnika čine nužnom (članak 60.a).

Raspored radnog vremena je raspored trajanja rada radnika kojim se utvrđuju dani i sati kada obavljanje posla u tim danima počinje i završava.

Poslodavac mora, najmanje tjeđan dana unaprijed, obavijestiti radnika o njegovu rasporedu ili promjeni njegova rasporeda radnog vremena koji mora sadržavati podatke o danima i satima kada obavljanje posla u tim danima počinje i završava.

Iznimno, kada je u slučaju nastanka prijeke potrebe za radom radnika potrebno izmijeniti raspored radnog vremena, poslodavac je u razumnom roku, do početka obavljanja posla, dužan obavijestiti radnika o takvom rasporedu radnog vremena ili o

njegovoj promjeni.

Pod prijekom potrebom se, u smislu ovoga Zakona, podrazumijevaju one okolnosti koje poslodavac nije mogao predvidjeti niti izbjegći, a koje promjenu rasporeda radnog vremena radnika čine nužnom.

b) Nedostupnost radnika

Člankom 60.a st. 8. uvodi tzv. pravo na nedostupnost radnika:

„Tijekom korištenja prava na odmore i dopuste propisane odredbama ovoga Zakona radnik i poslodavac moraju voditi računa o ravnoteži između privatnog i poslovnog života i načelu nedostupnosti u profesionalnoj komunikaciji, osim ako se radi o prijekoj potrebi, odnosno kada se zbog prirode posla komunikacija s radnikom ne može isključiti ili kada je kolektivnim ugovorom ili ugovorom o radu ugovoreno drukčije.“

Ovakvom odredbom zakonodavac je doveo radnike u nepovoljniju poziciju, jer je nedostupnost bila po sebi razumljiva, bez izravnog navođenja ili spominjanja ugrađena je u Zakon time što je bilo definirano što se smatra radnim vremenom, a s druge strane propisano je pravo na odmor, koje je naravno, bez izravnog navođenja ili spominjanja uključivalo da radnik ne radi, pa se i ne mora javljati poslodavcu. To je bilo naglašeno time što je propisan institut pripravnosti pa ako je poslodavac htio da mu se radnik javlja za vrijeme odmora, mogao je ugovoriti pripravnost i platiti je.

Kad naši majstori na vodećim pozicijama saznaju za ovu promjenu, a neki od prethodnika ugradili su zločestoću u promišljanja i sakaćenja prava izvršnih radnika pokušat će loviti u mutnom i zaobilaziti odredbe opipravnost za hitne slučajeve, jer ako se „zbog prirode posla komunikacija s radnikom ne može isključiti“ radnik se mora javljati poslodavcu, a bez pripravnosti, dakle bez da mu to poslodavac plati.

Nejednaki raspored radnog vremena (članak 66.)

Ovdje ZOR dopušta mogućnost

ugovaranja koja stoji u našem kolektivnom ugovoru

Ako je radno vrijeme radnika nejednako raspoređeno, radnik može raditi najviše do 60 sati tjedno, ako je tako ugovorenem kolektivnim ugovorom, uključujući prekovremeni rad.

Ako je radno vrijeme radnika nejednako raspoređeno, radnik u svakom razdoblju od četiri uzastopna mjeseca ne smije raditi duže od prosječno 48 sati tjedno, uključujući prekovremeni rad.

Odmori i dopusti

Plaćeni dopust (članak 86.)

Unijele bi se manje promjene s detaljnim uređenjem što je to uža obitelj i definiranjem da se plaćeni dopust koristi kada nastane predviđeni slučaj. Također dalo bi se pravo na plaćeni dopust za vrijeme obrazovanja, osposobljavanja i usavršavanja te obrazovanja za potrebe radničkog vijeća ili sindikalnog rada. Također, redefinirao bi se ovaj članak na način da radnik ima pravo na plaćeni dopust za svako darivanje krvi po jedan dan.

Dobrovoljno davanje krvi (članak 86.)

(4) Radnik ima pravo na plaćeni dopust za vrijeme obrazovanja, osposobljavanja i usavršavanja te obrazovanja za potrebe radničkog vijeća ili sindikalnog rada, pod uvjetima, u trajanju i uz naknadu određenu kolektivnim ugovorom, sporazumom skloprenom između radničkog vijeća i poslodavca ili pravilnikom o radu.

(5) Radnik po osnovi svakog darivanja krvi ostvaruje pravo na jedan plaćeni slobodan dan koji koristi na dan darivanja krvi ili prvi idući radni dan, osim ako se s poslodavcem ne dogovori drukčije ili je kolektivnim ugovorom, sporazumom skloprenom između radničkog vijeća i poslodavca, pravilnikom o radu ili ugovorom o radu drukčije uređeno.

(6) Pod darivanjem krvi iz stavka 5. ovoga članka smatra se i darivanje krvnog sastojka za pripremu

krvnog pripravka namijenjenog za transfuzijsko lijeчењe, koje se provodi prema pozivu koji je ovlaštena ustanova, u skladu s posebnim propisom, uputila osobno davatelju krvi.

(7) O namjeri darivanja krvi radnik je dužan, ako je to moguće, obavijestiti poslodavca najmanje tri dana unaprijed.

(8) Pravo iz stavka 5. ovoga članka radnik ostvaruje neovisno o opsegu korištenja prava na plaćeni dopust po drugoj osnovi.

Neplaćeni dopust (članak 87.)

Ovo je novo - pravo na neplaćeni dopust za pružanje osobne skrbi od 5 dana godišnje, pri čemu se definira što se smatra pružanjem osobne skrbi, kao i pojam istog kućanstva.

Odsutnost s posla (članak 87.a)

Novim člankom 87.a propisuje se pravo radnika na odsutnost s posla tijekom jednog radnog dana, jednom u kalendarskoj godini, u slučajevima kada je zbog osobito važnog i hitnog obiteljskog razloga nastalog bolešću ili nesrećom, prijeko potrebna radnikova trenutna nazočnost.

Plaća

Pod plaćom se smatra iznos novčanog primitka koji radnik za obavljeni rad. Pritom, poslodavac radniku ne smije isplatiti plaću u iznosu manjem od iznosa minimalne plaće u skladu s posebnim propisom. Radi dodatne zaštite radnika koji ostvaruju plaću manju od minimalne plaće propisane posebnim propisom, propisuje se dužnost poslodavca da takvom radniku dodatke iz članka 94. Zakona o radu obračunava na iznos minimalne plaće u skladu s posebnim propisom.

Koliko iznosi minimalna plaća za 2023. godinu?

Visina minimalne plaće za razdoblje od 1. siječnja do 31. prosinca 2023. utvrđuje se u bruto iznosu od 700,00 eura odnosno 5.274,15 kuna, što je uvećanje iznosa minimalne plaće za 77,86 eura odnosno 586,65 kuna u



odnosu na prethodnu godinu. Nova minimalna plaća za 2023. godinu počinje se obračunavati za mjesec siječanj, a uobičajeno se isplaćuje u veljači 2023. godine.

Plaća se može uvećati za dodatke na plaću te za ostale primitke radnika. Dodaci na plaću mogu ovisiti o odraženim radnim satima pod određenim uvjetima (otežani uvjeti rada, prekovremeni rad i sl.), radnik ih može ostvariti neovisno o efektivnom radu (uvećanje za navršene godine radnog staža i sl.) odnosno ostvarenje prava na iste može ovisiti o rezultatima poslovanja poslodavca i radnoj uspješnosti radnika (stimulacija i sl.). Dodatke na plaću poslodavac je dužan obračunati u iznosu i na način koji je utvrđen posebnim propisom, kolektivnim ugovorom, pravilnikom o radu ili ugovorom o radu. Pored dodataka na plaću, plaća radnika može biti uvećana i za ostale primitke u novcu ili naravi, ovisno o primjenjivom kolektivnom ugovoru, pravilniku o radu ili drugom aktu poslodavca te ugovoru o radu (npr. uporaba službenog automobila u privatne svrhe).

Dodaci na plaću i ostali primici radnika kojima se uvećava osnovna plaća, čine plaću radnika (za razliku od primitaka radnika temeljem radnog odnosa iz članka 90.a ovoga Zakona – primjerice jubilarna nagrada, regres, božićnica, naknada troška itd.).

Dodanim člancima 90.a i 90.b Zakona, definiraju se primici koje

radnik ostvaruje temeljem činjenice zasnovanog radnog odnosa. To su primici koji su po svom obilježju materijalno pravo iz radnog odnosa (jubilarna nagrada, božićnica, regres, otpremnina zbog odlaska u mirovinu i sl., ili su primici koji predstavljaju naknadu troška radnika (za prijevoz na posao i povratak s posla, vezanih uz rad na izdvojenom mjestu rada, za službena putovanja, za rad na terenu i sl.).

Definira se što se smatra primjerenom plaćom te se određuje da osnove i mjerila za isplatu plaće radnika ne mogu biti poslovna tajna. Odredba ugovora o radu, kolektivnog ugovora, pravilnika o radu ili drugog pravnog akta kojom bi bilo ugovorenog takvo određivanje poslovne tajne, ništetna je.

Pravo na povećanu plaću za sate rada nedjeljom

Članak 94.

(1) Za otežane uvjete rada, prekovremeni i noćni rad te za rad nedjeljom, blagdanom i neradnim danom utvrđenim posebnim zakonom radnik ima pravo na povećanu plaću, u visini i na način određenima kolektivnim ugovorom, pravilnikom o radu ili ugovorom o radu, pri čemu **povećanje za svaki sat rada nedjeljom ne može biti manje od 50 %.**

Povoljnije pravo za članove sindikata koji su kolektivno pregovarali

Kroz izmjene i dopune Zakona o radu ovom prilikom propisana je i mogućnost da se neke povoljnosti ugovore samo za članove sindikata koji su sudjelovali u pregovorima. Znajući kako je takav pokušaj prošao prije desetak godina jasno je kako će i ovo rješenje biti kamen spoticanja zbog moguće opasnosti o ustavnosti takve odredbe. Moja dilema i ključno pitanje je - kako u stvarnosti odrediti dvostruku godišnju prosječnu članarinu? Prepostavka je kako će se taj iznos kretati između 2.000 i 3.000 kuna. Činjenica je kako članovi sindikata članarinu plaćaju u postocima, a primaju različite plaće... Jednako nema nigdje kaznene odredbe ukoliko se iznos po ovom članku odredi u većem iznosu od dvostrukog godišnje članarine... samo se ne smije...

Članak 192.

4) Prava koja nisu propisana ovim Zakonom odnosno materijalna prava iz članka 90.a stavka 1. točke 1. ovoga Zakona mogu se kolektivnim ugovorom ugovoriti u većem opsegu za članove sindikata koji su pregovarali o kolektivnom ugovoru.

5) Ukupna visina materijalnih prava iz stavka 4. ovoga članka ne smije se na godišnjoj razini ugovoriti više od dvostrukog iznosa prosječne godišnje sindikalne članarine sindikata koji su pregovarali o kolektivnom ugovoru.

6) Prava iz stavka 4. ovoga članka ostvaruju oni članovi sindikata o kojima je sindikat obavijestio poslodavca.

AKTUALNO

OSVRT NA 2022.

PRIPREMIO: Anto Iličić
FOTO: Nebojša Gojković

POZNATE OSOBE S KOJIMA SMO RAZGOVARALI:

- Karmela Vukov Colić, novinarka, radijska i televizijska voditeljica,
- Nino Raspudić, filozof, književnik, prevoditelj, publicist, političar i politički analitičar
- Sandra Lončarić, glumica
- Ivanka Boljkovac, sopranistica, glumica
i nacionalna prvakinja opere u HNK u Zagrebu
- Velimir Visković, književni kritičar, eseist i leksikograf
- Blaženko Lacković, rukometniški trener
- Mario Roth, glazbenik
- Tarik Filipović, glumac
- Pavao Pavličić, akademik, književnik, sveučilišni profesor.
- Snježana Pejčić, najuspješnija hrvatska streljačica
- Ida Prester, glazbenica,



RAZGOVORI S KOLEGICAMA I KOLEGAMA:

- Dražen Pernar, prometnik vlakova u kolodvoru Suhopolje,
- Dražen Davidović, prometnik vlakova u kolodvoru Kutina
- Ivan Baković, prometnik vlakova u kolodvoru Šibenik
- Mijo Žubčić, prometnik vlakova u kolodvoru Jastrebarsko
- Robert Sladić, šef područja Perković
- Fahrudin Zorić, glavni tehnik izvršenja prometa u Rijeci
- Tanja Pavić, tehnik u kolodvoru Kutina
- Vjekoslav Zetović, željeznički umirovljenik



- Boris Švaljek, prometnik vlakova u kolodvoru Zabok
- Nenad Radošević, prometnik vlakova u kolodvoru Varaždin
- Josip Močić, prometnik vlakova u kolodvoru Drniš
- Marko Idžaković, prometnik vlakova u kolodvoru Kutina
- Senko Slobodanac, skretničar u kolodvoru Gračac
- Dejan Dejanović, prometnik vlakova u kolodvoru Koprivnica
- Zlatko Frankol, rukovatelj manevre u kolodvoru Koprivnica
- Saša Jakovina, inženjer za mjerjenje Zagreb GK
- Gordana Kevo, gl. ref. za pravne i stambene poslove HŽ Nekretnine
- Ivan Kunčić, prometnik vlakova u kolodvoru Perković
- Zdravko Markuš, brigadir TK Zagreb GK



ISTAKNUTE TEME

OSVRT SPVH NA NACRT ŽELJEZNIČKE STRATEGIJE

Nedvojbeno je u svim europskim željezničkim upravama visoka razina sigurnosti željezničkog prometa jedan je od najvažnijih prioriteta i stoga se ovom području posvećuje posebna pozornost te su sve aktivnosti u tehnološkim i poslovnim procesima podređene osiguranju stalnog unaprjeđenja sustava upravljanja sigurnošću.



TRAŽENJE: OTVARANJE PRUGE OD 00 DO 24h



Podvučemo li crtlu pod sve navedeno, a kako bi osigurali opstojnost željezničkog prometa u Dalmaciji tražimo i predlažemo da cijela pruga M 604 Oštarije - Gospic - Knin - Split bude otvorena za željeznički promet u vremenskom periodu od 00:00 do 24:00 sati. Ta odluka bi svakako olakšala i rad željezničkim prijevoznicima te korisnicima željezničkih usluga koji ne bi bili ograničeni prekidima rada kolodvora, te bi mogli kvalitetnije organizirati prijevoz.

OSVRT SPVH NA NACRT ŽELJEZNIČKE STRATEGIJE

Nedvojbeno je u svim europskim željezničkim upravama visoka razina sigurnosti željezničkog prometa jedan je od najvažnijih prioriteta i stoga se ovom području posvećuje posebna pozornost te su sve aktivnosti u tehnološkim i poslovnim procesima podređene osiguranju stalnog unaprjeđenja sustava upravljanja sigurnošću.



HŽ CARGO ODLAZI IZ PLOČA

"Lažu koji kažu da HŽ Cargo gubi promet zbog loše poslovno-gospodarske situacije. Ove tračnice izvlače istu količinu robe kao i 2008. godine, samo je raspodjela prijevoza drugačija, na štetu HŽ Carga, a u korist privatnika. Dva milijuna tona tereta vozi netko drugi, a ne državna tvrtka. Zašto ne može profitabilno poslovati i HŽ Cargo?" - pitaju se pločanski željezničari. - "Šine "dere" isti broj osovina, samo što su to privatne lokomotive i vagoni, i to u najmu!" - nedavno je upozoravao jedan kolega iz Ploča.



IZMJENE PRAVILNIKA HŽI 644 - TRAŽI SE

2019. godine su donesene izmjene Pravilnika HŽI-644 kojima je izvršeno nasilje nad procesom osposobljavanja izvršnih radnika kako bi se omogućilo što ranije uključivanje radnika u radne procese, na čemu je inzistirao Sektor za promet.

UZNEMIRUJUĆE STANJE ŽELJEZNIČKE INFRASTRUKTURE

dana 5. listopada 2022. na dionici dugoj 79 km uvedene su lagana vožnja od 50 km/h....

BESPUĆA INFRASTRUKTURNIH NAKNADA

Kao što znamo, naš dvojac koji nam je podario pogrešnu politiku željezničkih usluga uživa u blagodatima svog rada: jedan je u mirovini, a drugi na visokoj poziciji u Trasama nakon smjene s mjesta direktora. Njihov doprinos opadanju prijevoza i prihoda HŽ Infra nezaustavljivo traje jer nema naznaka da netko u Trasama priprema zaokret od politike koja ne donosi rezultate.



RADOVI NA PROJEKTU „REKONSTRUKCIJA POSTOJEĆEG I IZGRADNJA DRUGOG KOLOSIJEKA ŽELJEZNIČKE PRUGE KRIŽEVCI – KOPRIVNICA – DRŽAVNA GRANICA”

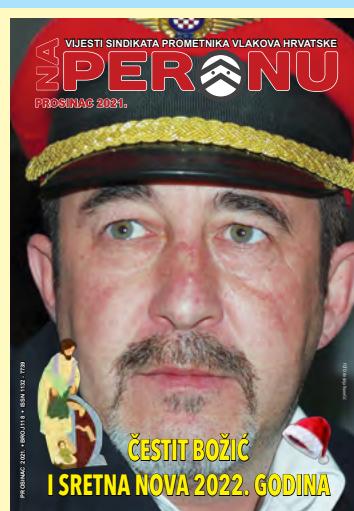
Iako ima poteškoća, lijepo je vidjeti kako radovi napreduju, gotovo svakodnevno se vide promjene i napredak u izgrađenosti objekata duž cijelog radilišta od Križevaca do

Botova, veselimo se da ćemo konačno dobiti željezničku infrastrukturu kakvu ovaj koridor treba, i pratit ćemo naravno tijek radova.



OZLJEDE NA RADU – KRATKE UPUTE ZA POSTUPANJE

Svaki radnik obavljanjem poslova iz ugovora o radu na svom radnom mjestu izložen je potencijalnim ozljedama i mogućnostima da mu se dogodi ozljeda na radu. Te ozljede mogu imati lakše ili teže posljedice, a ako su prouzročene obavljanjem poslovne djelatnosti ili aktivnosti koje su u vezi sa samim poslom, one se nazivaju ozljedama na radu.



POTPISAN NOVI KU

19. srpnja 2022. godine potpisani su novi Kolektivni ugovor za djelatnost HŽ Infrastrukture d.o.o. Koristimo priliku istaknuti važnije promjene u novom KU u odnosu na „stari“ KU.

RIJEČ DVIJE O BENEFICIRANOM STAŽU (STAŽ OSIGURANJA S POVEĆANIM TRAJANJEM)

Kako bismo bili u toku s pravima koja imamo, tako -od vremena do vremena vrtimo već ispričanu priču, ovaj put o beneficiranom stažu izvršnih radnika u Sektoru za promet.



NIKOLA DRAGAŠ
kuglač

JOŠ UVİJEK POVREMENO KUGLAM

RAZGOVARAO: Nebojša Gojković
FOTO: Nebojša Gojković

On je kuglačka ikona i bez sumnje jedan od najvećih sportaša rođenih na ovim prostorima. Ono što je tijekom karijere ostvario u kuglačkom sportu teško da će itko ikada uspjeti nadmašiti. Da spomenemo samo ono najbitnije: bio je 5 puta prvak svijeta; 3 puta pojedinačno (1972., 1974., 1976.), jednom u paru (1990.) i jednom ekipno (1976.). U paru je još 2 puta bio srebrni (1974., 1976.), a 7 puta ekipno osvojio je broncu (1972., 1974., 1980., 1982., 1984., 1986. 1988.). Bio je 6 puta pojedinačni prvak Jugoslavije, a 11 puta u paru. S „Medveščakom“ je osvojio 11 klupske naslove u Jugoslaviji i 6 u Hrvatskoj, 8 puta osvojio je „Europapokal“ i 2 puta „Weltpokal“. O kakvom nesvakidašnjem talentu i sportskoj veličini je riječ, možda se najbolje može iščitati iz slijedećih podataka; između 1971. i 2008. godine porušio je 918 977 čunjeva u 1034 nastupa te osvojio 268 prvih, 87 drugih i 36 trećih mesta. Bio je izbornik seniorske reprezentacije Hrvatske, a za svoj nemjerljivi doprinos u sportu dobio je dvije Državne nagrade „Franjo Bučar“, jednu 1982. godine, a drugu, onu za životno djelo, 1985. godine. Gotovo 5 desetljeća njegovo ime sinonim je za kuglanje, a upravo zahvaljujući njemu 70-ih i 80-ih godina prošlog stoljeća ovaj sport proživio je svoje „zlatno“ doba. On je Nikola Dragaš i naš je novi sugovornik u rubrici „POZNATA LICA I ŽELJEZNICA“. Našli smo se s njim u prostorijama KK „Medveščak“ gdje trenutno obnaša funkciju klupskog tajnika i gdje na samom pročelju zgrade na velikom panou dominira njegov lik. Razgovor ispunjen prisjećanjima na najljepše stranice svjetske sportske povijesti, te jednako tako nabijen iskrenim emocijama istinske sportske legende jednog vremena, izgledao je otprilike ovako...

Poštovani gosp. Dragaš, prije svega hvala Vam što ste se odazvali našem pozivu i pristali na ovaj razgovor. Krenut ćemo od početka, odnosno od Vašeg djetinjstva. Većina ljudi uz taj period života veže pridjeve poput „lijepo“, „bezbrižno“, „nezaboravno“... Vi iz tog vremena ne nosite baš lijepe uspomene; zbog čega?

Moje djetinjstvo bilo je jako teško. Živio sam samo s majkom u selu Zemunik Donji, 10-ak kilometara udaljenom od Zadra gdje smo bili među 5 najsiromašnijih obitelji.

Kad ja mojim unucima kažem da sam u godini dana možda 10 puta jeo meso, onda oni meni kažu: „A deda, a sad si ga pretjerao!“ Djeca ovog vremena ne vjeruju kakvo je tada vrijeme bilo. Kako mi je otac poginuo kao partizan u Drugom svjetskom ratu, onda je na moju sreću ondašnji Kotar Zadar preuzeo brigu o mojoj budućnosti. Jednom je tako moja majka dobila nekakav dopis da ja kao dijete palog borca imam pravo na jedne cipele godišnje. Imali smo tada postolara u Zemuniku

i onda sam s majkom otišao k njemu. Tamo sam stavio stopalo na nekakav papir i postolar je olovkom obilježio potrebnu veličinu. Kada je stopalo već bilo ocrтано, majka ga je zamolila da mi kod prstiju postojeću crtu produži za nekih 2 ili 3 cm. Te cipele na kraju su ispale jedno 4 broja veće nego je trebalo, a nosio sam ih idućih nekoliko godina i to samo kada smo išli u crkvu. Kada bismo izlazili, majka bi već na crkvenim stepenicama tražila da ih izujem i dalje bi ih ona nosila u ruci.

U to vrijeme „zaradili“ ste i nadimak „Bućan“...

Postoje dvije verzije kako sam dobio taj nadimak. Moja sestrična je pričala da sam se rodio u „kužini“ kraj ognjišta, a da je ona to gledala kroz nekakav mali prozorčić i rekla: „Vidi ga, ima glavu k'o buća!“ I tako sam ostao „Bućan“. To je prva verzija. Drugu verziju čuo sam od svojih starijih sumještana, a ona kaže kako sam kao mali bio dosta naklonjen boćanju. Isto tako, bio sam jako

precizan i već s nekih 12 ili 13 godina boćao sam s odraslima. Kako se dole kod nas u Dalmaciji nije govorilo „boća“ nego „buća“, tako su me te moje kolege zbog sposobnosti i preciznosti s „bućama“ prozvale „Bućan“.

Pokojni pjevač narodne glazbe Šaban Šaulić svojevremeno se proslavio hitom „S namjerom dodata u veliki grad“. Reklo bi se da je otprilike takav bio i Vaš odlazak u Zagreb. S kojom namjerom ste Vi tada iz Dalmacije pošli u metropolu?

Nakon završenih 8 godina osnovne škole u Zemuniku, Kotar Zadar me poslao u Zagreb na školovanje. Kao dijete zapamtio sam čovjeka koji je vodio dučan u Zemuniku i u tom dučanu je bilo svega. Svega onog što sam ja želio, a nisam mogao imati. Još tada sam odlučio da ću biti trgovac i tako je i ostalo. Bio sam smješten u Đačkom domu u Vlaškoj ulici. U jednoj sobi spavalо je nas od 15 do čak 20 daka. Sve je u tom domu bilo vrlo skromno jer sve su to bila djeca palih boraca ili

iz veoma siromašnih obitelji. Znate kako je u 15. ili 16. godini; dijete postaje dječak pa je sve to nemirno i nestošno. Usprkos tome, uspješno sam završio zanat za trgovca nakon čega sam se zaposlio u ondašnjem trgovačkom lancu „Kožoplastika“, prvo kao trgovački pomoćnik, da bih kasnije postao i poslovoda u jednoj njihovoj trgovini.

Upravo u Zagrebu desilo se ono što je u ogromnoj mjeri obilježilo i odredilo ne samo Vaš život već i povijest sporta na ovim prostorima; počeli ste se baviti kuglanjem. Kako je uopće došlo do toga, a s obzirom da se s tim sportom nikada prije niste susreli?

Kako sam već rekao, mene je Kotar Zadar poslao na školovanje, a na tom putu pratilo me moj „karton“ u kojem su bili svi moji podaci i preporuke za budućnost. Tu su bili upisani i moji talenti, odnosno boćanje i crtanje, jer sam solidno i crtao. To su bile neke vrste preporuka u kom smjeru da me usmjere, a kako tad nije bilo boćanja već je bila kuglana, onda su me odveli tam. Ja sam tada prvi put video kako izgleda kuglanje. Ono što me začudilo bilo je to kako oni ljudi tamo nikako nisu mogli pogoditi one čunjeve. Kad su svi na kupu onda ih još i pogode, ali kad ostane samo 1 ili 2 onda im treba po 5 ili 6 hitaca da ih pogode. Nedugo nakon toga upisali su me u Kuglački klub „Dinamo“. To sam ja brzo savladao, a u međuvremenu me ništa nije usmjerilo u pravcu mog drugog talenta, odnosno crtanja. Nakon odsluženog vojnog roka, jako

sam se posvetio kuglanju i onda sam iz tog „Dinama“ prešao u „Medveščak“. E, tu je onda počelo ono ozbiljno...

Ono što je uslijedilo čini se kao idealan predložak za jedan dobar dugometražni film; onaj mali dalmatinski siročić s 4 broja većim cipelama penje se na „krov“ svijeta i odatle ne silazi gotovo čitava 2 desetljeća. S ove vremenske distance što biste izdvojili kao Vama osobno najveći uspjeh iz tog vremena?

Moj najveći uspjeh je to što sam „potrefio“ da stanujem pored jedne djevojke koja je išla na posao kad i ja. Tako smo se jednom prilikom u tramvaju upoznali i to poznanstvo se razvilo u ljubav koju smo krunisali vjenčanjem. Ostali smo skupa sve do danas, a 12. listopada prošle godine proslavili smo 60 godina našeg poznanstva. U braku smo nešto kraće, ali oboje smo zapamtili da nam je više vrijedilo to poznanstvo nego vjenčanje. To je meni moj najveći uspjeh, jer zamislite da 20 godina čovjek ne bude sa svojom obitelji 40 nedjelja godišnje kao što to ja nisam bio. Tako da moja žena „drži“ ne samo 3 stuba kuće, već sva 4.

Vi ne samo da ste bili vrhunski kuglač, već ste na neki način bili i inovator u tom sportu, unoseći na stazu i neke nove načine izbačaja kugle, kao i kombinatorike prilikom gađanja čunjeva. Možete li nam malo pojasniti što ste Vi to radili drukčije, da ne kažem bolje od ostalih?

Prvo i osnovno; trenirao sam više od svih. Tako su oni moji





Dalmatinci, posebno oni iz Splita znali reći: „A lako Nikoli kad svaki dan trenira!“ To vam je kao kad netko ima dobar vinograd pa onda pričaju kako je grožđe kod njega dobro rodilo, a on je svaki dan tamo i nešto radi, dok ovi ostali dođu 3 puta godišnje pa se čude kako njima ne uspijeva. Druga stvar je onaj osjećaj koji sam imao za boće i kojeg sam kasnije prenio na kugle.

Što su Vam ti sportski uspjesi donijeli u materijalnom smislu i da li se u to vrijeme moglo živjeti samo od kuglanja?

Ni blizu, ali to se nakon osvajanja prvog Svjetskog prvenstva počelo ubrzano okretati u pozitivu. Ja sam do tada imao jednosobni stan koji sam dobio od poduzeća u kojem sam radio i imao sam jedno dijete. Kad sam osvojio Svjetsko prvenstvo dobio sam ponudu od kluba iz Splita da pređem kod njih. Nudili su mi dvosobni stan u Splitu i moja žena koja jako voli Dalmaciju se zainteresirala. Kad su to čuli ovi moji iz „Medveščaka“, posebno tadašnji predsjednik kluba koji je ujedno bio i direktor „Dalekovoda“, uzeli su taj moj jednosobni stan, a ja sam dobio novi dvosobni u Utrinama. Nakon što sam 3. put osvojio Svjetsko prvenstvo, bio sam na primanju kod IVE Vrhovca, predsjednika Skupštine grada Zagreba. Zahvaljujući njemu ja sam gradu dao svoj tadašnji stan, a od grada sam dobio kuću. Tako sam ja zahvaljujući sportu riješio svoj stambeni status. Poslije toga sam od „Medveščaka“ dobio jednu malu prostoriju ovdje u klubu

koju sam onda pretvorio u kafić. S tim kafićem riješio sam i svoje materijalne potrebe, ali sam uz sve to i dalje radio u dućanu.

Koliko je tih godina kuglanje kao sport bilo popularno?

Od 1970. pa sve do 1990. godine to je bio masovni radnički sport. Samo u Zagrebu bilo je 120 staza na nekim 20-ak kuglana. Svako veče poduzeće imalo je svoju momčad. U Zagrebu smo igrali u 12 liga i godišnje je kroz te lige prošlo oko 15 000 kuglača.

Što je od te popularnosti ostalo danas?

Teško mi je priznati, ali jako malo. Ne bih sad htio hvaliti sebe, ali popularnost kuglanja kod nas je počela nakon što sam prvi put postao prvak svijeta. Istovremeno počeo se razvijati turizam na Jadranu i svi oni hoteli morali su imati neki sportski sadržaj da bi mogli dobiti jednu zvjezdicu više. Najčešće je to bila kuglana. Danas moraju imati bazene, a kuglane su nestale. Danas u lokalnim sredinama kuglane se još održavaju, neke i otvaraju jer djeca nemaju nekog drugog izbora. U Zagrebu od onih 20-ak kuglana ostale su samo 4. Od onih 15 000 kuglača danas ih je samo oko 400 registriranih. Tužan sam jer ono nije bio samo moj uspjeh, već uspjeh svih nas koji smo u tome učestvovali.

U sportu, odnosno kuglanju ostali ste i nakon završetka aktivne igračke karijere...

Znate kako; godine naprave svoje. Igrački „otpadaš“, budeš trener, a onda te i za to godine pritisnu. Sad sam ovdje tajnik kluba, a vodio sam i Sportski

savez grada Zagreba u 2 mandata, odnosno 8 godina. Imao sam ja još jednu osobinu koju nema svatko. Kako sam i sam u djetinjstvu bio sirotinja, a nakon što sam se stambeno i materijalno zbrinuo, osjećao sam potrebu i dužnost da pomognem nekom drugom. Tako sam često organizirao neke humanitarne aktivnosti, posebno za moje selo. Naročito je to bilo izraženo za vrijeme Domovinskog rata. Pomagao sam i sportskim i kulturnim udrugama, a 16 godina, točnije sve do pojave korone, organizirao sam turnir u kuglanju za djecu od 10 do 18 godina pod nazivom „Kuglom protiv pušenja”, gdje nam je cilj bio educirati djecu o štetnostima pušenja.

Da kažemo sad koju riječ i o našoj osnovnoj temi, odnosno željeznici. Nekako je logično

da tu krenemo od onog Vašeg sada već povijesnog dolaska u Zagreb...

Da! Najprije smo od Zadra do Rijeke išli brodom i zapamtio sam majčinu rečenicu nakon što je brod polako krenuo: „Nemoj biti u Partiji i nemoj pušiti!“ Otac mi je bio i jedno i drugo i pošto sam ja bio jedinac, onda je majka kao i svaka majka, željela da me sačuva od svega lošeg što mi se moglo desiti u velikom gradu. Iz Rijeke smo išli noćnim vlakom do Zagreba. Iako je putovanje dugo trajalo, nisam spavao i stalno sam gledao kroz prozor mada se ništa nije vidjelo, tu i tamo poneko svjetlo. Kad smo ujutro stigli u Zagreb i kada sam video sve te zgrade... Sve mi je to bilo novo i nepoznato i trebalo je neko vrijeme da se naviknem na jedan posve drukčiji život od onog koji sam do tada imao.

Vožnje vlakovima zaredale su početkom Vaše igračke karijere. Koliko često ste tada putovali?

U Jugoslaviji sam tada jako malo putovao željeznicom, osobito kad je riječ o putovanjima vezanima za kuglanje. Vlakovima sam puno više putovao kada bismo išli na neka takmičenja u inostranstvu, a išli smo najčešće u Rumunjsku, i to sve dolje do Mangalije na Crnom moru. Često smo išli i u tadašnju Istočnu Njemačku. Ovdje kod nas vlakovima sam putovao uglavnom privatno, posebno nakon što je izgrađena pruga od Knina do Zadra.

Pamtite li iz tog vremena i neke zanimljive situacije, osobito s putovanja u strane države?

O, da! Bilo je ljeto i desila se neka situacija u Rumunjskoj da nismo mogli izaći iz vlaka. Čim bi stao, na





vratima bi se pojavili naoružani vojnici. Bili smo žedni, a u vlaku nije bilo vode. Onda reče naš trener: „Boga mi, ja sam htio uzeti vode! Ali kažem sam sebi: Što ćeš vodu nositi, pa ima u vlaku!“ Onda smo mi svi odmah na njega: „A sad si se sjetio!“ To je bilo jedno od lošijih putovanja, a interesantno je bilo i jedno putovanje iz Zapadne u Istočnu Njemačku. Na granici smo svi izašli iz vlaka, a prije toga smo dobili obavijest da uzmemo sve svoje stvari. Sve što eventualno ostane, to pokupi policija i više ne vidiš. Uzeli smo svatko svoje i izašli van. Tamo su nas postrojili u kolonu i pregledali od „glave do pete“. Onda su se nosile one cipele „špićoke“ i one visoke potpetice, pa su oni nekakvim čekićem kvrcali po peti i osluškivali da li zvoni ili ne zvoni, provjeravajući na taj način ima li što unutra skriveno.

Posebno se pazilo da ne bi netko unio američki dolar ili njemačku marku. Onaj kome su našli oduzeli su, ali naravno, uvjek se našao netko tko bi se snašao i kome ne bi uspjeli zaplijeniti. Nakon što bi vlak ostao prazan, policajac bi jednog psa vodio ispod vlaka, a isti postupak bio je i na krovu. Tako se to pregledavalo temeljito i nije bilo šanse da nešto ostane u vlaku, a da njima promakne.

Bilo je tu i onih putovanja koja nisu bila tako zanimljiva...

O, da. Pamtim jednu ružnu vožnju kada sam se išao ženiti. Trebali smo se vjenčati u Zemuniku, a to je bilo pred nekadašnji praznik 29. studeni. To je praktično bila seoba jer je veliki broj ljudi iz Zagreba išao vlakovima prema jugu. Mi smo bili malo zakasnili i jedva smo ušli u vlak. Ja sam „visio“ na vratima, a supruga je

jedva našla mjesto za stajanje u hodniku. Bio sam jako ljut, a žena se od tog dana često znala našaliti na račun toga kako i koliko sam tada psovao. Tu sam vožnju dobro zapamtio.

Uz željeznicu, točnije Glavni kolodvor, vežu Vas i neke lijepe uspomene. Naime, tu su Vam znali prirediti doček kada ste se vraćali s naslovima prvaka. Kako je to tada izgledalo?

Da! Poslije prvog Svjetskog prvenstva dočekala me limena glazba „ZET“-a i mnoštvo ljudi. Kolodvor je bio pun, bilo je po procjenama novinara barem 3000 ljudi. To je za to vrijeme bilo „strašno“ puno. Nisam to očekivao niti sam znao da se to spremi. Tada još nismo bili navikli da se sportaše dočekuje na taj način. To je u to vrijeme bilo posebno. Kad sam izašao iz vlaka nosili su me

na rukama. Dočekala me obitelj i sjećam se da sam sina nosio u naručju, a kćerka je imala 3 godine i išla je uz mene malo uplakana. Zapamtio sam taj kolodvor u pozitivi. I kasnije, nakon osvajanja europskog i svjetskih kupova s „Medveščakom”, bilo je dočeka, međutim daleko skromnije nego što je to bio onaj prvi.

Imali ste priliku putovati i nekim od najmodernijih svjetskih željeznica. Koje od njih su Vas se posebno dojmile?

Ah, definitivno Njemačka. Tamo sam godišnje išao između 5 i 15 puta i uvijek je to bilo vlakom. Normalno, prva stanica bila je Munchen. Kad ti dođeš na onu ogromnu željezničku stanicu i vidiš sve one vlakove... Mi smo imali one kojekakve zadimljene

i zaprljane, a tamo sve čisto i na struju. U Zagrebu je bilo dosta onih kolosijeka i perona, ali u Munchenu ih je bilo 40. Kad to vidi, čovjek se zapita: „Pa kako se tu snađu?“ A tek onaj komfor unutra! Nije to bilo drveno kao kod nas, već fotelje. Meni je žena iz Zagorja pa smo ponekad išli kod njenih vlakom, a ono ona tvrda drvena sjedišta. Kako smo obično išli za Božić ili neki drugi blagdan, onda je tu bila prisutna i ona njihova loša navika da se napiju. To je bila katastrofa!

Prve vožnje ste se sjetili, ali sjećate li se zadnje, odnosno koliko dugo već niste putovali vlakom?

Samo malo, tu moram dobro razmisliti. Dugo nisam išao vlakom. Mislim da je zadnja vožnja

bila baš u spomenuto Njemačku i to tamo negdje početkom 90-ih godina. To je sad već skoro 30 godina kako nisam putovao vlakom. Da, sad sam se sjetio; bio je to taj put u Njemačku, znam da su nam na granici pregledavali putovnice. Nisam razmišljao o tome, ali sad tek vidim koliko je to bilo davno. Ide vrijeme...

Možete li povući nekakvu paralelu između željeznice i kuglanja? Reklo bi se da su i ovdje i tamo prošla dobra vremena...

Ne daj Bože da se željeznici dogodi ono što se dogodilo kuglanju, a čini mi se da smo upravo pred tim. Naravno, ako se nešto ne poboljša. Mi 5 godina gradimo neku prugu od 40 km dužine; govorim to napamet. Onda pročitaš kako





Kinezi svaki dan naprave 2 kata neke zgrade i za 20 dana naprave neboder od 40 katova. Mi dok neki projekt dovršimo i počnemo ga koristiti, prođe toliko vremena da ga već iznova moramo popravljati i nadogradivati. Tako u Americi farbaju one njihove velike mostove. Najduži most im ima preko 1000 metara i sagrađen je prije 130 godina. Za njegovo održavanje i farbanje radnicima je potrebno 5 godina, tako da onog trenutka kada s poslom dođu do kraja, vraćaju se i počinju ispočetka.

Iako ćete slijedeće godine zakoračiti u 9. desetljeće života, još uvijek ne živite tipičnim umirovljeničkim životom... Još uvijek povremeno kuglam, a i boćanje mi je nekakav pomoćni

sport. Imam to neko svoje društvo i kad ne kuglam onda odem na boćanje. Nekada se znam našaliti kad mi netko od muških kaže kako dobro izgledam, pa onda odgovorim: „Bilo bi mi lješe da su mi to žene rekle!“ Isto tako, često znam za sebe reći kako izgledam kao jabuka; crven izvana, a truo iznutra. Imao sam 7 operacija i na svu sreću, pri svakoj od tih operacija bio sam u dobrom rukama, zahvaljujući možda baš svom imenu i prezimenu.

Poštovani gosp. Dragaš, hvala Vam još jednom u ime naših čitatelja što ste odvojili dio svog vremena za nas i ovaj naš razgovor. Želim Vam svaku sreću u dalnjem životu, da Vas još dugo posluži zdravlje i naravno, još puno porušenih čunjeva!

Puno hvala vama što ste se uopće sjetili mene, jer drugo je to vrijeme bilo prije 40 ili 50 godina kada sam ja postizao neke uspjehe i kada su me ljudi prepoznivali. Danas je neko novo vrijeme i ljudi te brzo zaborave, naročito ako im nisi simpatičan ili ti zavide. Ja sam još uvijek sretan i zadovoljan, a isto to želim i vama i vašim čitateljima!



EMINA FUNTEK



prometnica vlakova u kolodvoru Kloštar

BUDIMO LJUBAZNIJI I SUSRETLJIVIJI

RAZGOVARAO: Anto Iličić
FOTO: Anto Iličić

Za naš razgovor s kolegicom Eminom Funtek važno je predstaviti kolodvor i kraj u kojem živi i radi. Početke razvoja suvremenog Kloštra (Podravskog) možemo tražiti u 17. stoljeću gdje je na mjestu nekadašnjeg franjevačkog samostana i crkve podignuta župna crkva, uz nju župni dvor, a uokolo se razvilo tipično krajiško ili graničarsko naselje. Naselje je formirano oko crkve i uz glavne putove gdje su bile smještene krajiške zgrade (štacija i magazini) kao i zadružne kuće krajišnika koji su živjeli u Kloštru Podravskom.

Kroz Podravinu je prije željeznice najvažniji bio riječni put i to Dravom koji je ove prostore povezivao sa srednjom Europom. Željeznicu je zbog razno-raznih politika kasnila te su tek od 4. prosinca 1909. Virovci i Đurđevčani mogli vlakom doći do Kloštra i onda prugom preko Bjelovara do Zagreba. Željeznicu je donijela napredak cijeloj Podravini. Željeznički kolodvor Kloštar je pravi željeznički čvor. Dakle, Emina Funtek, rođena Medved prometnica je vlakova u kolodvoru Kloštar u kojem radi već tri godine. Prije toga je svaštarila, u dućanima najčešće. Srednju školu završila je u Moravicama još davne 2006. godine. U braku je već 16 godina. Majka je troje djece, tako da imam malo slobodnog vremena. Muž joj je prometnik vlakova u kolodvoru Koprivnica. Poslodavac im je vrlo uviđavan tako da ne rade u isto vrijeme, pa su naizmjenice s djecom. Žive u Đurđevcu u njihovoj obiteljskoj kući. Kraj lipnja već je dugo godina pravi dernek i u njihovoju kući i u njihovom gradu. Picokijadu svi jedva čekaju, a i cijela obitelj im je vrlo zauzeta sudjelovanjem: djeca sviraju, a muž i Emina glume u Priči o Picoku. Ponosna je na uključenost u gradske aktivnosti. Iako sama nije picokača (Đurđevčanka) tu živi i osjeća se prihvaćenom. Jasno je kako su joj roditelji dali ime po Šantićevoj pjesmi „Emina“ koja je u to vrijeme bila popularna.

Rekla si kako si željezničku školu završila u Moravicama. Slavonku tamo nije doveo slučaj. Mora da je tu bilo tradicije, osobne želje, spleta okolnosti...?

Ja dolazim iz željezničke obitelji. Moj tata je skretničar u kolodvoru Slatina i stric mi je isto bio skretničar u kolodvoru Slatina. Brat mi je prometnik vlakova u Špišić Bukovici. Moram priznati kako sam ja naginjala kozmetičkoj školi ili školovanju za to zanimanje u Osijeku, ali tata me usmjerio

u Moravice. Ispočetka mi se to nije nikako sviđalo. Cijelo prvo polugodište sam proplakala. Jednostavno si nisam mogla odgovoriti šta će ja raditi na toj željezničici. Nisam se snašla tih prvih mjeseci, ali onda sam to nekako prihvatile i jako zavoljela, tak oda sam poslije bila odličan učenik. Za nagradu sama sam birala maturalnu radnju, a prije mature sve godine izvan škole bila sam na kolodvoru. A dodatna sreća mi je to što sam tu upoznala muža,

skupa smo sjedili u školskoj klupi, pomagali si, učili skupa... I tako sam završila u željezničkoj obitelji.

Što najviše pamtite iz te početne faze vašeg rada na željeznicici?

U početku, moja grupa koja se osposobljavala za prometnike vlakova upućena je ovdje u Kloštar. Istina je kako je ovdje u kolodvoru specifična situacija, stalno se nešto događa, sastaju se vlakovi iz tri smjera, prometna situacija je vrlo intenzivna. Uglavnom, nije

bilo nikakvih problema, ali sad mogu reći kako sam bila zbunjena i trebalo je vremena dok nisam svladala tehnološke procese.

Gotovo svako jutro kad dolazim na posao susrećem Vas veselu i nasmijanu. To govori da Vas sadašnji posao čini sretnom?

Sad, danas, mogu reći kako volim svoj posao. Je, odgovornost je velika, ali sretna sam dok dolazim na posao i dok ga radim.

Svi mi, unatoč podjeli jedinstvene željeznice, često surađujemo s kolegicama i kolegama iz poduzeća koja su nastala na njezinim temeljima. Kakva je suradnja s kolegama iz drugih željezničkih poduzeća?
Dosta surađujemo i to dobro surađujemo. Ovdje znaju biti konduktori i strojovođe koji čekaju svoj vlak. Uvijek ih pozovem unutra, ponudim kavom, sokom, razmijenimo neka iskustva,

pričamo o poslu i to je način biti dobra sa svima. Jednako je i s dečkima iz Carga kad dođu dočekati materijalni vlak. Nikad nisam imala problema po tom pitanju.

Ne radite u turnusu, ali posao ostavlja traga u našim životima. Kako na vaše zdravlje i život utječe posao?

Za sad nisam primijetila neke probleme. Prije svega nemam toliko staža kao neki kolege s dvadeset godina i više, a i nisam neka spašavica.

Jeste li zadovoljna sadašnjim radnim uvjetima?

Konačno je i kod nas u uredskom prostoru lijepo i uredno. Jednim djelom smo i sami sudjelovali u uređenju, ali velika udaljenost od kolodvora bila je prepreka većoj uključenosti u uređivanje.

Kad imate priliku zastati ujutro

kad se probudite i virnete u dušu možete li samoj sebi reći kako na posao relaksirani, bez grča u želucu?

Sretna sam na poslu kojeg radim, dolazim isto takva na posao, bez grča u želucu. Ovo danas nije usporedivo s počecima u školi u Moravicama.

Dodirnimo se i onog dijela koji je svima nama značajan – plaći. Kakvo je vaše mišljenje o plaći u HŽI i kakva su očekivanja po pitanju plaće?

Da je plaća malo veća ne bi bilo loše. Suprug radi i to u obitelji puno znači. I u doba kad nije kriza, ali i tijekom ove zdravstvene krize dobro se držimo. Evo po malo obnavljamo kuću, a to se može kad čovjek nije nezahvalan, neskroman.

Imaju li radnici na željeznicama pravo na napredovanje na poslu? Kakvi su vaši planovi za



razvoj karijere?

Ja mislim da radnici imaju priliku napredovati na poslu, a na to ih potiče i sama firma, nudi se mogućnost studiranja... Uglavnom sve ovisi o pojedincu i njegovoj volji, a prilike dođu.

Čime ispunjavate slobodno vrijeme; imate li kakav hobi?

Jako volim peći kolače. U udruzi sam Sveti Juraj koja promiče vrijednosti kulturne baštine grada Đurđevca. Uz to bavim se i streličarstvom. Kroz našu udrugu pripremamo se za sudjelovanje u kulturnim manifestacijama kao što je Picokijada.

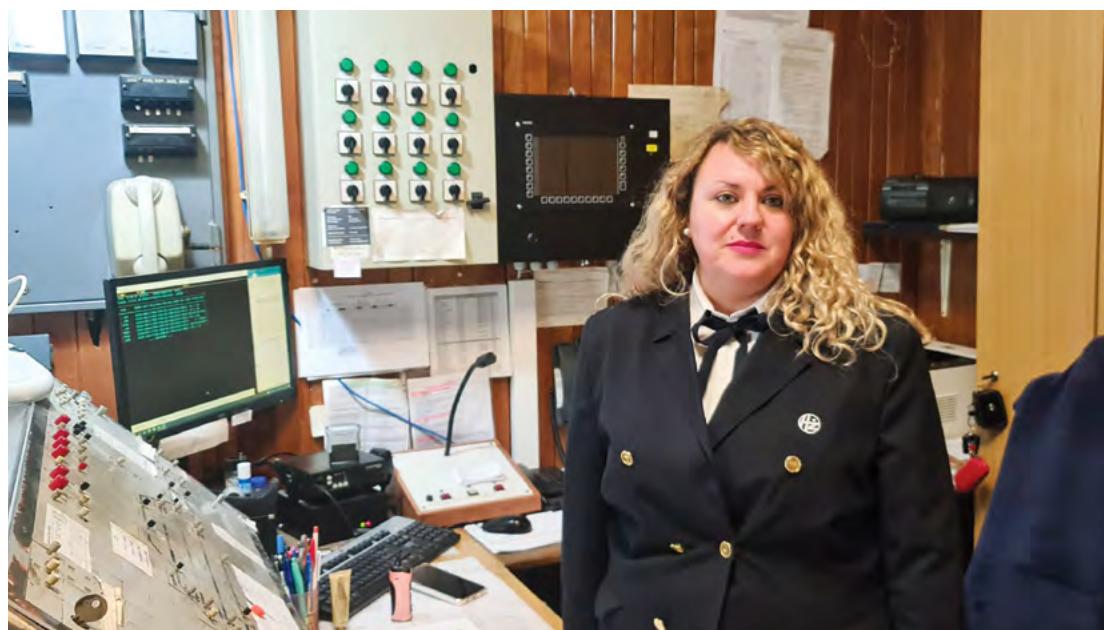
Ne znam je li to hobi, ali bavim se pomalo i pisanjem, točnije poezijom. Još od malih nogu ta aktivnost me činila sretnom. U svojoj arhivi imam jednu stranicu iz časopisa „Naš svijet“ iz 1999. godine gdje mi je objavljena jedna od prvih pjesama. Danas objavljujem na svom blogu i na Facebooku.

Kad se osvrnete na životni put, na vrijeme iza sebe kažete li samoj sebi da žalite za nekim neispunjениm snovima?

Imam osjećaj da mi je život ispunjen, djeca su zdrava, na poslu mi je dobro. Ovdje kod nas kažu kako „ne treba Boga srditi“ tražeći preko toga. Imam želju dati si priliku i završiti studij, makar za prvostupnika, ali to nije san, to je dio karijere koji se događa kao prilika.

Poruka za kraj?

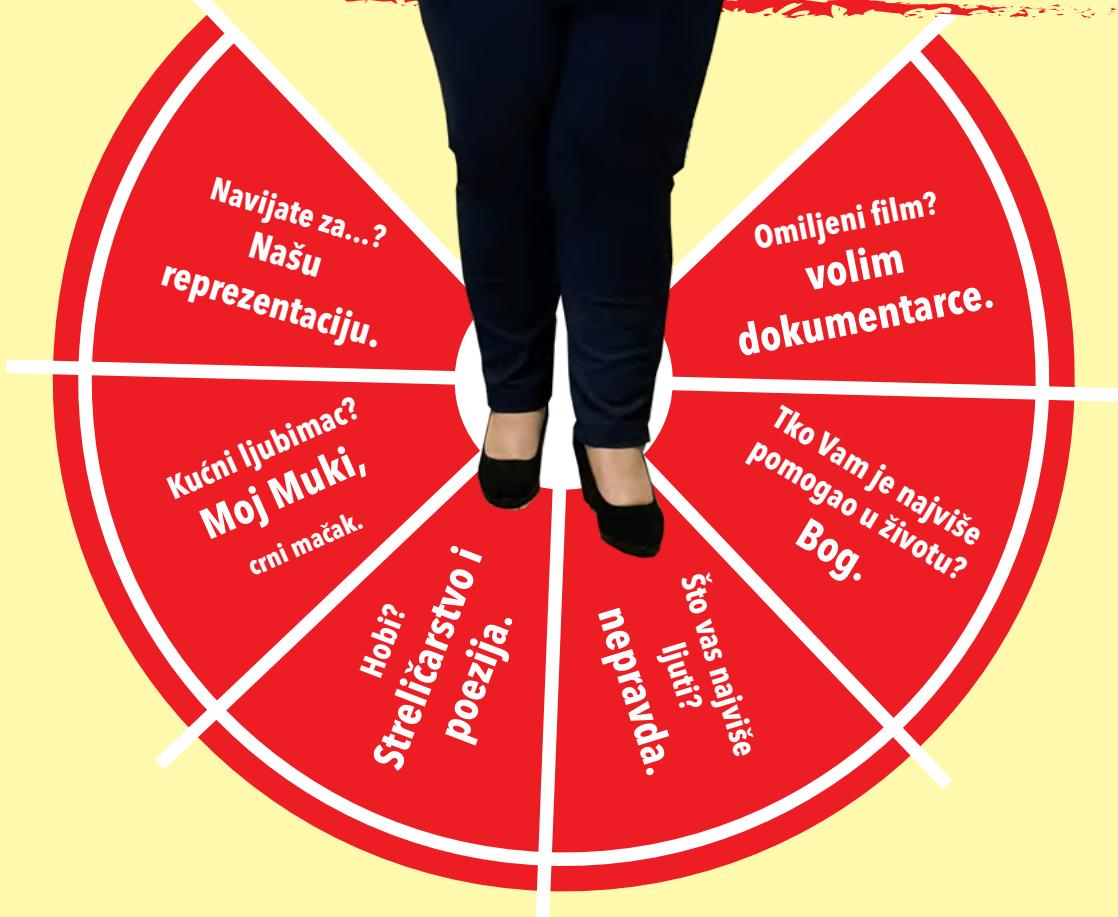
Pustite da vas srce vodi, bez puno kalkuliranja, bez osobnih interesa, budimo svi više ljubazni i susretljiviji.





BLIC

BLIC



BILI JEDNOM ANKETARI...

PIŠE: Nebojša Gojković
FOTO: Nebojša Gojković



Dana 8. prosinca 2022.g. u prostoriji za odmor u kolodvoru Đurđenovac, u funkciju je stavljena „nova“ čajna kuhinja. Reklo bi se ni po čemu poseban događaj. Međutim, posebnost mu daje sve ono što je tom događaju prethodilo. Naime, spomenuta čajna kuhinja u tom se kolodvoru nalazi još od 2012. godine. Naručio ju je posljednji šef kolodvora Đurđenovac u svrhu poboljšanja radnih uvjeta izvršnih radnika, a isporučena je 2 mjeseca nakon što je otišao u mirovinu, točnije negdje u lipnju navedene godine. Jedno kraće vrijeme stajala je u prometnom uredu čekajući planiranu ugradnju, da bi nakon što je ista izostala, bila pohranjena u bivšu šefovu kancelariju gdje je uredno skupljala prašinu sve do prošlog mjeseca. Tako ispada da je njena ugradnja trajala 10 i po godina, što je vjerojatno i svojevrstan rekord ne samo HŽ Infrastrukture, već i šire. Razlozi zbog kojih kuhinja svo to vrijeme nije stavljena u funkciju

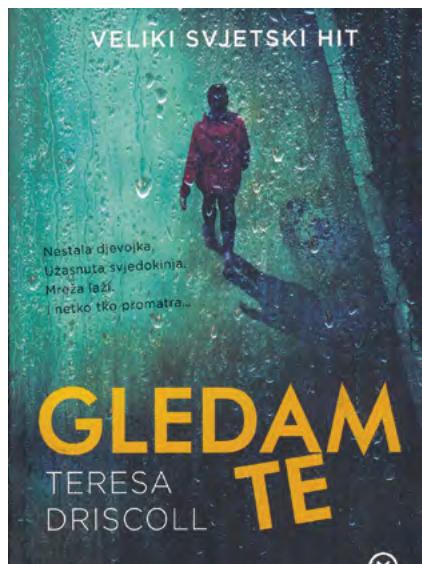
isključivo su sindikalne prirode, odnosno leže u činjenici da je mala interesna skupina jednog takozvanog „sindikata“ kroz čitav taj period na sve moguće načine koristila svoju tadašnju moć i utjecaj kako bi planiranu ugradnju opstruirala i onemogućila. Da se sredstva u toj opstrukciji nisu birala, najbolje govori slučaj kada smo mi kao sindikat ponudili da istu o svom trošku ugradimo na bloku 2 u kol. Našice. Tada se išlo čak toliko daleko da je provedena anketa među radnicima kol. Đurđenovac o tome slažu li se da se kuhinja koja je do tada 8 godina potpuno bespotrebno stajala uskladištена i zaboravljena, ugraditi nijihovim kolegama u susjednom kolodvoru. Naravno, bilo je dovoljno da samo jedan od njih bude protiv (a tog jednog imali su unaprijed) i kuhinja je dobila još jedan „produženi boravak“ u svom sada već decenijskom skladištu. Bio je ovo do tada nezabilježeni presedan kojim je ljudska glupost dobila jednu posve

novu i neočekivanu dimenziju, a Regiju Istok potvrdio kao u to vrijeme daleko najgori dio HŽ Infrastrukture. Kako su u međuvremenu od one puste moći i utjecaja već spomenute skupine kao i njihovog „sindikata“, a što bi rekao Laki Topalović: „Ostali samo dugmići!“, tako smo 17. studenog prošle godine na skupu radnika u Osijeku ponovno aktualizirali ovaj problem. Neki novi ljudi na odgovornim pozicijama u Prometnom sektoru kao i u Regionalnoj jedinici prometa Istok prihvatali su naše sugestije i u manje od mjesec dana napravili ono što njihovi prethodnici nisu mogli, odnosno nisu htjeli u više od 10 godina. Zahvale za učinjeno ovom prigodom upućujemo direktoru Prometnog sektora gosp. Alenu Križiću, voditelju PRJP Istok gosp. Ivanu Medvedu, te posebno prvom voditelju PRP Osijek gosp. Tomislavu Klasiću. Što reći nakon svega? Iako su nas više od 10 godina uvjeravali da je ravna ploča, još jednom se u praksi potvrdilo da se ipak okreće...

ŽELJEZNIČKA ČITAONICA

Piše: Nebojša Gojković

FOTO: Internet



U našoj rubrici „ŽELJEZNIČKA ČITAONICA“ predstavljamo Vam još jedno djelo proizašlo iz pera nekog od stranih autora. Ovaj put riječ je o romanu „Gledam te“, velikom svjetskom hitu britanske spisateljice Terese Driscoll. Prema svom žanru (triler), tematiki koju obrađuje (nestanak djevojke), prijevoznom sredstvu na kojem se temelji veći dio sadržaja (vlak), načinom na koji je pisan (iz perspektive više aktera), završetku priče odnosno epilogu (potpuno neočekivan i iznenadujući), reakcijama publike koje su uslijedile nakon objave (već prve godine prodan u više od pola milijuna primjeraka), književnosti kojoj autorica pripada (Britanska), ovaj roman neodoljivo podsjeća na onaj kojim smo otpočeli ovaj naš serijal, točnije „Djevojku u vlaku“ autorice Paule Hawkins. Sam početak priče dešava se u brzom vlaku za London kojim Ella Longfield, cvjećarka iz Devona, službeno putuje na godišnju strukovnu konferenciju. Na jednoj od usputnih postaja u njezin vagon ulaze dvojica mlađih muškaraca noseći u rukama crne vreće za smeće nepoznatog sadržaja. Nakon što dobro osmotre sve putnike u vagonu, njihovu pažnju privuku dvije mlade djevojke. Ne razmišljajući puno, odmah sjedaju

neposredno iza njih i bez ikakvog okljevanja s njima započinju konverzaciju. Kako je Ella sjedila odmah nasuprot ove četvorke, ne može a da ne čuje njihovu priču, doznaјući tako da se muškarci zovu Karl i Antony, a djevojke Anna i Sarah. Iz početka je to bilo uobičajeno očijukanje između „pristalih“ mladića s jedne i „curica namiguša“ s druge strane; situacija toliko puta viđena i po ničemu posebna. Djevojke su iz Cornwala, britanskog provincijskog mesta, imaju 16 godina i po prvi put su ih roditelji pustili same u noćni izlazak u London. Karl i Antony preporučuju im mesta koja bi neizostavno trebale posjetiti, posebno apostrofirajući jedan noćni klub u koji ih pozivaju da dođu, a nakon što pogledaju kazališnu predstavu za koju su već imale kupljene karte. Međutim, kako se razgovor dalje razvijao, djevojke su bile sve znatiželjnije, a mladići potpuno izravni i otvoreni, tako da su im u jednom trenutku otkrili kako su upravo izašli iz zatvora nakon što su odslužili dosuđene im kazne; jedan zbog napada, a drugi zbog krađe. Tada kod Elle proradi majčinski instinkt i ona gotovo panično počinje tražiti način da upozori ili same djevojke, ili njihove roditelje. Dok se ona „lomi“ i „važe“ što i kako da uradi, jedna od djevojaka, točnije Sarah, zajedno s Antonym kreće prema bifeu po još „goriva“ neophodnog za „nabijanje radne atmosfere“, a čemu mlađi često pribjegavaju neposredno pred izlasku u noćni život. Kako su između njihovog vagona i bifea bila još 3 vagona, tako Ella na brzinu smislila plan da i sama pode do bifea, gdje bi onda odglumila problem s mobitelom te zamolila Sarah za pomoć. Iskoristila bi to da ju odvoji od Antonya i upozori da se ne upušta u nikakve gluposti jer će u protivnom nazvati njezine roditelje. Naime,

prisluškujući razgovor saznala je dovoljno detalja da joj ne bi bio problem otkriti njihov telefonski broj. No, čitav plan pao je u vodu i prije nego što se počeo ostvarivati; prolazeći između vagona, u jednom od WC-a čula ih je kako intenzivno i bez puno okolišanja pronalaze „zajednički jezik“. Zbog „pomno biranih emotivnih“ riječi kojima je Antony izražavao svoju zahvalnost na Sarinom iskazanom „trudu i zalaganju“, nije bilo sumnje da su u pitanju oni. Tog trenutka Ella se silno razočara, ne toliko u same djevojke, koliko u svoju vlastitu naivnost, te odustaje od bilo kakve svoje reakcije prema njima. Jutro koje će uslijediti u jednom od londonskih hotela u kojem je bila smještena tijekom cvjećarske konferencije, donijet će za Ellu jedno gotovo fatalno saznanje. Gledajući na TV-u jutarnje vijesti, na ekranu prepoznaje fotografiju jedne od djevojaka iz vlaka preko koje je neprestano prolazila jedna te ista riječ; „NESTALA, NESTALA, NESTALA...“ Bez puno razmišljanja i kalkuliranja, Ella se javlja policiji i s njima podijeli sve ono što je dan prije čula i vidjela u vlaku. Greškom nekoga u policijskoj hijerarhiji, mediji doznavaju za njeno svjedočenje nakon čega vrlo brzo otkrivaju i njen identitet. Slijedi prilično stresno razdoblje za Ellu i njenu obitelj; supruga Tonya i sina Lukea, jer je krenulo toliko poznato „horsko“ osuđivanje od strane uvijek „objektivne“ britanske javnosti, kao i propitkivanje o tome zašto nije ništa poduzela da upozori djevojke na moguću opasnost. Novinari su je neprestano salijetali uvijek iznova tražeći neke dodatne informacije i objašnjenja, a i oni obični ljudi, poput stalnih kupaca u njenoj cvjećari, počeli su je gledati s podozrenjem. Posebna priča bile su društvene mreže, ti svojevrsni poligoni socijalnih devijacija i informatička kanalizacija

intelektualnog otpada, duševna hrana svih onih neuspješnih i polupismenih jednostaničnih organizama koji jedinu svrhu vlastitog postojanja pronalaze u tome da komentiraju i kritiziraju neke druge, a koji su u pravilu sve ono što oni nikada neće biti. Možda je najbolju dijagnozu tog načina društvene komunikacije dao glumac i voditelj Tarik Filipović, koji ga je gostujući u jednoj TV emisiji opisao kao „zlo u svom izvornom obliku“. Upravo to „zlo“ toliko je „preplavilo“ Ellin život da je čak bila prisiljena na kraći period zatvoriti svoju cvjećaru. Usprkos svemu lošem što je sa svojom obitelji prošla zbog želje da pomogne u Anninom pronalasku, zahvaljujući policijskom nemaru dvojica mladića iz vlaka netragom su nestala i policija im već godinu dana nije uspijevala ući u trag. Upravo ta godišnjica Anninog nestanka bit će prijelomna za većinu aktera ove priče. Na TV-u je upriličeno prikazivanje emisije posvećene nestalim osobama, a koja za cilj ima poticanje potencijalnih svjedoka da se eventualno jave i daju policiji neke nove tragove. Naravno, ovaj put tema emisije bila je Anna. Nakon što je emisija prikazana, Ella počinje primati crne razglednice prijetećeg sadržaja. Ne želeti time dodatno opterećivati svoju obitelj, ona potajno angažira privatnog istražitelja Mathewa Hilla, bivšeg policajca s dugogodišnjim radnim iskustvom. Osim na tajanstvenu osobu koja Elli šalje prijeteće poruke, emisija o Anninom nestanku imala je nesumnjiv utjecaj i na ostale aktere blisko vezane uz njezin nestanak, kao što je njezin otac Henry Ballard, te njena prijateljica Sarah Heddley. Polako ali sigurno, dugo vremena strogo čuvane obiteljske tajne od kojih su neke toliko strašne da ih normalan čovjek teško može i pojmiti, a kamoli zdravorazumski objasniti, počinju se otkrivati i taj proces više nitko ne može zaustaviti, bez obzira na nastojanja onih koji će tim otkrivanjem biti najugroženiji.

Završetak priče i razrješenje Anninog nestanka koje će uslijediti, takvo je da s velikom sigurnošću možemo ustvrditi kako će ovaj roman u skorijoj budućnosti biti prenesen i na filmsko plato, odnosno poslužiti kao predložak za jedan vrhunski filmski triler. Razlog zbog kojeg smo ovo ostvarenje uvrstili u našu čitaonicu dijelom ste već mogli iščitati iz ovog kratkog sadržaja koji smo Vam prezentirali, odnosno činjenice da se jedan od dva događaja na kojima se temelji čitava ova priča zbiva upravo u vlaku. Ono što zbog ograničenog prostora nismo mogli uvrstiti u naš sažetak, jeste podatak da se i epilog čitavog ovog slučaja svo vrijeme skriva u upravo u tom istom vlaku. Osim toga, još neki od događaja koji bitno utječu na dešavanja u samom romanu izravno su vezani za željeznici, poput policijskog lociranja automobila Anninog oca koji se u noći njenog nestanka nalazio u blizini željezničke postaje, uz brzi vlak za London, kao i stradavanje maloljetnog delikventa na željezničkim tračnicama, a zbog kojeg je istražitelj Matthew Hill naposlijetu i otišao iz policije. Možda i ponajveća poveznica ovog romana sa željeznicom jeste podatak da je ideju za njega autorica dobila upravo u vlaku: „Jednog dana putovala sam u London kad su dvojica mladića doista ušla u vlak s crnim vrećama za smeće. Kad sam doznala zašto, bila sam ujedno pomalo uznemirena i silno zaintrigirana te je, posve razumljivo, proradio moj spisateljski nagon.“ Teresa Driscoll britanska je spisateljica, novinarka i voditeljica. Više od 25 godina radila je kao novinarka, a od toga 15 godina kao televizijska voditeljica na BBC-ju. Uglavnom piše žensku prozu i trilere, a njezini romani prevedeni su na više od 20 svjetskih jezika i prodani u nekoliko milijuna primjeraka. Roman „Gledam te“ njezin je najveći hit i mjesecima je zauzimao 1. mjesto na književnim ljestvicama u Velikoj Britaniji,

Sjedinjenim Američkim Državama i Australiji, a samo na engleskom jeziku prodan je u preko milijun primjeraka. Kako smo već u uvodu naglasili, priča je ispričana iz perspektive nekoliko osoba; svjedokinja (Ella Longfield), oca (Henry Ballard), prijateljice (Sarah Heddley), privatnog istražitelja (Matthew Hill), te napisljetu onoga koji gleda (ime nećemo spominjati jer ta je osoba u stvari i „ključ“ čitave priče). Te perspektive se tijekom čitavog romana neprestano izmjenjuju, tako da je potrebno uložiti i ponešto truda kako bi se priča s razumijevanjem ispratila i svi njeni dijelovi u konačnici spojili u jednu cjelinu. Ovaj potencijalni problem autorica je anulirala svojim vrhunskim književnim izričajem, odnosno jednostavnim i posve čitljivim rečenicama koje ne zahtijevaju nikakvo posebno ili dodatno tumačenje. Roman „Gledam te“ možete pronaći gotovo na svim mjestima koja obično vežemo uz prodaju ili posudbu knjiga. Cijena je kao i uvek nešto veća ako se odlučite za kupnju u nekoj od knjižara, dok se na malim oglasima može naći za svotu koja Vam ne bi bila dovoljna ni da prisustvujete koncertu Maje Blagdan. Isto tako, možete ga pročitati i putem interneta, budući ga se tamo vrlo lako može pronaći u PDF izdanju. Roman ima 308 stranica što Vas ne bi trebalo posebno zaplašiti budući da je pisan većim fontom, a što umnogome olakšava njegovo čitanje koje u prosjeku traje između 3 i 4 sata. Svi oni koji vole napete i neizvjesne sadržaje, prožete najnižim ljudskim nagonima, nevjera, tragedijama, bespotrebnim nasiljem i strogo čuvanim obiteljskim tajnama, u ovom romanu će doći na svoje. I puno više od toga, jer kako je autorica na samom njegovom završetku napisala: „Bojim se da to nije sve...“

PLITAK POTOK

u skretanje by nenad katanich

FOTO: Nebojša Gojković



VLAKOVI SU
POČELI STAJATI
NA ULAZNIM
SIGNALIMA I
STROJOVOĐE
SU POČELI ZVATI
ŠTO SE DEŠAVA.

Smjena je tekla kako i obično, ništa nije ukazivalo da će to postati smjena koja će obilježiti nešto neobično i problematično.

Nikola je prao džezvu i šalice nakon ispijanja jutarnje kave. Na kavi uobičajeni sastav: šef, pomoćnik Donat, Irena, Walter i Nikola te ovaj puta i sindikalac Jamezdin. Nikola se dohvatio pranja suđa jer nije imao živaca slušati Jamezdina kako će tu stvar riješiti s lvekom kao „pregaziti pitak potok“. Puštao je vodu dugo i prao polako. Činio je to iz dva razloga: prvi - nije imao živaca slušati Jamezdina, a drugi - bio je temeljit. Uostalom imao je obilje tople vode u slavini i to nikad nije bilo upitno. Negdje oko pola smjene na zidu u blizini slavine pojavila se fleka. Vjerovatno od vode. Smeđa fleka na bijelom zidu. Irena ju je uočila kada je išla natočiti si šalicu vode. Pozvala je Nikolu. On kao stručno to pogledao i zaključi da nije ništa. Međutim za pola sata, počelo je kapati iz zida. Pomoćnik Donat je rutinski nazvao službe za vodovod i kanalizaciju. Bilo je očito da curi voda. Mrlja je naočigled rasla. Za samo sat vremena stigao je vodoinstalater. Pogledao je mrlju znalačkim pogledom mrmljajući u bradu zašto mu Irena ne da da zapali cigaretu u prometnom uredu. Na kraju je otisao da zatvori vodu. Sada su Nikola i Irena mrmljali kako neće imati vode cijeli dan i što će sad raditi... istinita je ona da kad jednom smrkne drugom osvane. Majstor je zatvorio vodu vani u šahtu i zapalio cigaretu. Vukao se polako prema

prometnom uredu sporo povlačeći svaki dim i držeći u krupnim šakama po pregršt vodoinstalaterskog alata. Kada je došao do prometnog ureda, desilo se nešto neobično: Voda ne samo da nije prestala vlažiti iz zida veće je počela jače kapati! Majstor se počeo češati iza uha. To nije taj ventil - jedini logičan zaključak. Mora da ima još negdje ventil. Otišao je kod šefa i tražio mjesto gdje bi još mogao biti ventil. Šef nije znao po nacrtima, ali se prisjećao svih rekonstrukcija u kolodvoru i gdje bi to moglo biti. Donat se zadubio u nacrte pokušavajući odgonetnuti gdje bi bio ventil.

U prometnim je situacija postala sve gora. Irena je namještala papirnate ubruse i krpe koje je našla ispod zida na pod gdje je kapala voda kako ne bi lokva koja se sve više širila, zauzela prostor oko radnih stolova. Nikola je samo hukao i panično tražio sve što bi moglo poslužiti: ubruse, krpe, lončice, kante, spužve...

Vlakovi su počeli stajati na ulaznim signalima i strojovođe su počeli zvati što se dešava. Irena i Nikola nisu imali vremena odgovarati na pozive, već su brisali pod i bacali mokre ubruse i krpe i prigodno prigovarali što ih je snašlo i tko zna zašto. Šef, pomoćnik Donat i majstor obilazili su kolodvor i gdje god bi našli šahtu, turali su naizmjence sva trojica glavu unutra da probaju dokučiti da li bi mogao biti taj ventil koji njima treba. Šef je zaprijao koljena na uniformu i poslije svake šahte otresao prašinu. A pomoćnik Donat se snašao i ponio je sa sobom arak papira koji

bi uredno položio na pod da klekne na njega i ne isprla uniformu. Na kraju su zaključili da idu zatvoriti sve ventile u svim šahtama koje nađu, pa kud puklo da puklo. Vijest je došla do lveka i to od bipesne Irene koja više nije mogla trpjeti taj osjećaj bespomoćnosti. Doslovno zid u prometnom uredu počeo je poprimati katastrofičan izgled:

Skoro cijeli zid je bio mokar i poprimao je pljesnivu smećkastu boju. Ireni se činilo da i osjeti smrad kanalizacije. Boja je počela nadizati se na zidu. Bila joj je muka uopće natočiti vode iz slavine. Eh što ih je danas snašlo a dan je baš bio lijepo započeo. Šef, pomoćnik Donat i majstor su zatvorili sve ventile u svim šahtovima na koje su naišli. Slavodobitno su krenuli prema prometnim uredu. Kad su krenuli na vrata skoro ih je Nikola zasuo sa kantom vode, prigovarajući da paze kako hodaju. I bipesno cijedeći krpe na peronu ispred prometnog ureda praveći gadljivu facu na smrdljivu vodu. Na njihovo čuđenje, voda je i dalje tekla. Nije bilo druge nego zvati gradski vodovod.

Ali tada je došlo do neočekivanog zapleta.

Naime kapljice iz zida su postale crne.

{nastaviti će se}



FOTO: Nebojša Gojković