



SINDIKAT HRVATSKIH ŽELJEZNIČARA

VIJESTI



NEZAVISNI
HRVATSKI
SINDIKATI

16. sportski susreti Sindikata hrvatskih željezničara



Natjecanje u boćanju

POD POVEĆALOM

TERSUS EKO

Javni prosvjed za zaštitu 127 radnica

Poštovane članice i članovi Sindikata hrvatskih željezničara

S optimizmom krenimo u 2017. godinu

U novom broju Vijesti SHŽ imate priliku pročitati niz interesantnih priloga, od reportaže sa Sportskih susreta SHŽ, koji se već 16 godina održavaju, a ove godine bile su u Baškoj na otoku Krku, reportaže sa dvodnevnog izleta u Sarajevo, kao i o „ozbiljnim“ sindikalnim temama. Tako u ovom broju VIJESTI možete pročitati kao stalni prilog „Vijesti iz Djelatnosti“, informacije o stupanju na snagu Pravilnika o pružanju pravne pomoći članovima Nezavisnih hrvatskih sindikata, nekoliko interesantnih članaka kolege Vahida Bajraktarevića kojima se obrađuju problemi HŽ Putničkog prijevoza. Zanimljivi su tekstovi u kojima se obrađuju male, ali važne pravne pobjede sindikata nad Upravom HŽ Carga (Marijan Jelenski), kao i najbolnju temu, kojom se u nekoliko posljednjih mjeseci u Sindikatu najintenzivnije bavimo, a to je nastojanje da zaštitimo prava radnica Tersus Eka.

Na kraju ove godine možemo konstatirati da u Hrvatskim željeznicama ne postoji niti jedno društvo koje nema problema koji svakim danom postaje sve teži iz razloga što se ne rješavaju na vrijeme. Sindikat ulaže veliki napor da svi u sustavu počevši od sindikalnih povjerenika, svih dužnosnika SHŽ, te uz pomoć kolega iz sindikata s kojima dobro surađujemo i pomoć središnjice Nezavisnih hrvatskih

sindikata, pokušavamo, ali i uspijevamo riješiti većinu problema. Postoje i žarišne točke u kojima su problemi toliki da ih sindikati ne mogu ispraviti, niti popraviti, jer naprosto nisu u našoj domeni odlučivanja. Iako se svim snagama, zalaganjem i znanjem borimo da zaštitimo prava radnika, da zaštitimo njihova radna mjesta i da dobivaju za svoj rad osobni dohodak od kojega bi trebali bolje živjeti je nemoguće, jer to ne ovisi o nama, već u centrima moći koji nemaju senzibilitet za ove probleme.

S takvim teškim situacijama nosili smo se svojedobno u već pomalo zaboravljenoj tvrtki PZZ Inženjering, zatim u PRO-REG-u, Remontu i održavanju pruga, POSIT-u. To su bile tvrtke koje su završile u stečaju, ili su bile pred stečajem, no okolnosti su bile povoljnije od današnjih, pa smo gotovo sve radnike uspjeli zbrinuti, a za najveću većinu radnika osigurali smo radna mjesta u drugim društvima HŽ-a.

Država zanemarila željeznicu

Na željeznici se smanjuje broj prevezenih putnika, a posebno pada količina prevezene robe. Nije teško zaključiti da je država u svojoj prometnoj politici dala prioritet gradnji cesta, a željeznica se svjesno zapostavlja pa se s time i problemi povećavaju i sve više zaoštavaju.

Neizvjesna je sudbina HŽ Carga. Aktualna Uprava ubrzano gubi terete, otkazuju se vlakovi radi kroničnog nedostatka lokomotiva. Uz objektivne okolnosti takvoga stanja postoji i onaj mnogo veći a odnosi se na loš rad managementa HŽ Carga. Gubi se prihodi, a nestalo je oko 1000 radnih mjesta. Međutim, kao da to nikoga ne interesira jer dosadašnji resorni ministri sve su to mirno promatrali, ali nisu ništa poduzimali. Tako da neuspješna Uprava HŽ Carga i dalje vodi svoju politiku i sada radi na otpuštan-

ju novih 200 radnika. Najgore je to što niti otpuštanjem novih 200 radnika, Uprava ne može nadoknaditi gubitke prihoda od prijevoza. Uz ovakav rad Uprave, agonija HŽ Carga, ali i pripadajućih kćerinskih društava (Održavanje vagona, RPV Slavonki Brod, RŽV Čakovec) nastavit će se i dalje. Na taj problem svakodnevno upozoravamo resornog ministra i Vladu RH, ali do sada nismo vidjeli nikakve pozitivne pomake.

Djelatnost Pružnih građevina ovisi o državi i njezinom interesu za željeznicu. Kada ona odluči da treba ulagati u obnovu i modernizaciju pruga Pružne građevine imaju posla, a kada toga nema onda se one nalaze u teškoćama. Na žalost sve se manje ulaže u održavanje i obnovu pruga, te je u 2015. godini velik broj radnika PG-a ostao bez posla. Iako smo kroz Kolektivni ugovor uspjeli osigurati relativno visoke otpremnine, smatramo da nije rješenje u otpuštanju radnika, nego u zapošljavanju. U 2016. ulaganja države u obnovu i održavanje pruga rekordno je mala, pa tvrtka radi s tzv. „programiranim gubitkom“, ali sa dobrom likvidnosti i zasad uredno servisira plaće. Sa navedenim problemima upoznali smo i novu Vladu RH i od nje tražimo da osigura sredstva za održavanje i obnovu pruga.

U ovom trenutku najveći problem s kojim se suočavamo, iako na njega nismo nikako mogli utjecati, jest gubitak najvećeg ugovora Tersus Eka, a to je čišćenja poslovnih prostora HŽ Infrastrukture. Obzirom da je Tersus Eko podjelom HŽ-a pripao HŽ Putničkom prijevozu, HŽ Infrastruktura nije mogla dati posao direktnom pogodbom, jer je obveznik javne nabave. Stanje na tržištu tih usluga je takvo da se poslodavci međusobno uništavaju damping ponudama (ponude ispod stvarne cijene koštanja), što se do-

godilo i u ovom slučaju. Gubitkom ugovora bez posla ostaje 127 radnica Tersus Eka. Međutim, Uprava HŽ Putničkog prijevoza, kao Skupština Tersus Eka, pokušala je „uštedjeti“ na otpremninama radnica, tražeći da ugovorimo minimalne zakonske otpremnine. Resorni ministar Oleg Butković je odgovarajući Uredu Predsjednice RH (temeljem predstavke našeg Sindikata), kao rješenje naveo da sindikat mora potpisati minimalne zakonske otpremnine. Obzirom da znamo da je Uprava HŽPP mogla, umjesto na čistačicama, uštedjeti na odvojeničkim društvima i na mnogim drugim nabavkama, nismo pristali na ucjenu stečajem. Ponovno smo se obratili Uredu Predsjednice RH (koji nas je i primio), pisali resornom ministru i održali javni prosvjed. Na kraju, primio nas je resorni ministar Butković odmah nakon imenovanja (na dan prosvjeda 19. listopada) i podržao našu borbu protiv diskriminacije radnica Tersus Eka. Tako će otpremnine koje će biti isplaćene radnicama ipak biti znatno veće od zakonskog minimuma.

Poštovane članice i članovi SHŽ-a,

iza nas je još jedna godina za koju ne možemo reći da je bila dobra jer je bila ispunjena u borbi za očuvanje našeg dostojanstva, statusnog i materijalnog položaja. Unatoč problemima kojima smo se suočavali u ovoj godini ne smijemo se predati već krenuti dalje. **Kako su naše VIJESTI i zadnji broj u ovoj godini koristim priliku da u ime Sindikata hrvatskih željezničara i svoje, svima vama, članicama i članovima, vašim obiteljima i svim ljudima dobre volje čestitam Božić i božićne blagdane, uz želju za dobro zdravlje, a ujedno svima vama želimo da u novu 2017. godinu uđemo s više optimizma i vjere da će nam biti uspješnija.**

Ivan Forgač, predsjednik SHŽ ■

Sastanak u Uredu Predsjednice Republike Hrvatske

Probleme na željeznici treba što prije riješavati

Dana 23. rujna na zahtjev Sindikata hrvatskih željeznica održan je sastanak u Uredu Predsjednice Republike. Tema sastanka bili su aktualni problemi Hrvatskih željeznica poput teškog stanja u HŽ Cargo d.o.o., o štetnoj odluci Uprave HŽ Infrastrukture d.o.o. kojom su se Pružne građevine isključile iz nadmetanja za izgradnju 2. kolosijeka pruge Dugo Selo-Križevci. Posebno je istaknut problem Tersus Eka, servisa za čišćenje u vlasništvu HŽ Putničkog prijevoza d.o.o., koji je na javnom natječaju izgubio posao čišćenja poslovnih prostora HŽ Infrastrukture, i sada tvrtki prijeti stečaj i opuštanje radnica. U Ured Predsjednice RH nije se išlo samo da se ukaže na teško stanje u kojima se nalaze HŽ, već su se ponudili i prijedlozi da se nastali problemi riješe.

SHŽ su predstavljali Ivan Forgač, predsjednik, dopredsjednici: Ilija Bulić i Vahid Bajraktarević te Sanja Ešegović, glavna povjerenica podružnice Čišćenja i njega Zagreb. Na sastanku su predstavnici sindikata upoznali Ured Predsjednice o problemima koji su prisutni na željeznici i koji se svakodnevno još više pogoršavaju. Istaknut je HŽ Cargo d.o.o. i nesposobnost sadašnje Uprave da ih riješi. Svakodnevno se gubi tržišni udio u prijevozu robe koji ima tendenciju daljnjeg pada. I dok se u drugim zemljama na negativne pokazatelje reagira odmah, kod nas agoniji nema kraja. Rezultati poslovanja tvrtke koje vodi Uprava su katastrofalni što potvrđuje i slijedeći podatak. Na 2700 km pruga u Hrvatskoj godišnje se preveze oko osam (8) milijuna tona robe, dok Slovenske željeznice prevezu oko 18 milijuna tona na dvostruko manjoj mreži. Uprava tvrtke donosi nezakonite i štetne odluke, bez savjetovanja s Radničkim vijećem u kojoj se radi sve kako bi se smanjio rad i kako bi lakše mogli prikazati radnike da su tehnološki višak. Sindikat je uvjeren da još uvijek ima nade da se poveća rad, ali problem se radi o nesposobnoj Upravi koju treba pod hitno smijeniti i imenovati sposobnog managementa, s naglaskom na sposobnog direktora prodaje.

Željeznički promet mogao bi se unaprijediti modernizacijom voznog parka, boljom infrastrukturom, ali i donošenjem strateških odluka poput one o izgradnji nizinke pruge, terminala na Krku te logističkih centara na kopnu. Realizacija navedenih projekata doprinijela bi višestruko povećanje robnog prometa, ali za takvu jednu odluku trebalo bi uz podršku Predsjednice Republike dobiti Vladu i Sabor RH.

Štetnu odluku za Pružne građevine treba hitno mijenjati

Uprava HŽ Infrastrukture, u dogovoru sa tadašnjim ministrom Hajdaš Dončićem, donijela je štetnu odluku kojom se Pružne građevine isključuju iz nadmetanja za izgradnju 2. kolosijeka pruge Dugo Selo-Križevci. Sada konzorcij koji je dobio posao, a nema nikakvih stvarnih referenci, želi preuzeti inženjere i strojarske radnike, a vjerojatno će pokušati preuzeti i dio mehanizacije. Pruga će se graditi starom tehnologijom, radi čega će se vrijeme gradnje višestruko povećati, a time i duljina zatvora, što direktno donosi veliku štetu željezničkim prijevoznicima. Prema našim spoznajama, u Sloveniji kao i u drugim dijelovima Europe (Benelux itd.) tvrtke u vlasništvu investitora bez ikakvih zapreka ravnopravno se natječu na svim pro-

cijena je bila najviša. Prema našim zakonima tvrtka koja ne isplaćuje plaće, a plaća poreze i doprinose, može se nadmetati na javnim nadmetanjima. U javnosti je poznat slučaj benkovačke tvrtke, koja je dobivala poslove od države nudeći nerealno niske cijene, a onda nije plaćala radnice koje su morale iz vlastitog džepa kupovati sredstva za čišćenje itd., što govori da je u našoj državi nesređena tržišna usluga u kojoj vladaju damping cijene. Imamo primjer HŽ Carga d.o.o. koji je temeljem najniže cijene za čišćenje odabrao drugog izvođača. Međutim, oni nisu bili u stanju pružiti traženu uslugu, pa je nakon kraćeg vremena vraćen Tersus Eko. Situacija u Tersus Eko je tim teža jer posao s HŽ Infrastrukturom čini 80 % prometa i nije moguće čekati mjesec-dva da se pokaže nesposobnost novog izvođača. Stoga je predloženo da se

vođačem, a u rješavanju navedene situacije zadužiti resorno ministarstvo i HŽ Putnički prijevoz.

Željeznica nije jedini slučaju našoj državi koja ima takve probleme. Da bi se spriječio rat damping cijenama potrebno je otvoriti raspravu o uređenju tržišta usluga, i provjeriti reference svih tvrtki koji se javljaju na natječaj, a posebno onaj dio koji se odnosi na isplatu bruto plaća radnika. Dok se to ne provede i dalje ćemo imati tvrtke koje ne samo što ne plaćaju svoje radnike, već one zakidaju i državu kojoj ne plaćaju doprinose. Najveći je problem što takve tvrtke uzimaju posao onim tvrtkama koje za svoj rad odgovaraju kvalitetom i poštivanju rokova.

Učestali napadi na konduktore

Ured Predsjednice RH upoznat je sa učestalim fizičkim napadima na konduktore u vlakovima samo zbog toga što rade svoj posao, kontroliraju i pokušavaju naplatiti putne karte od putnika i zaustaviti uništavanje imovine HŽ Putničkog prijevoza. Da bi se to spriječilo potrebno je napad na konduktera tretirati kao napad na službenu osobu i u tome aktivnije uključiti MUP i pravosudna tijela. HŽ PP nema dovoljno konduktera, a kroničan nedostatak konduktera mogao bi se riješiti zapošljavanjem novih radnika. U gradsko prigradskim vlakovima potrebno je da u špicama vlak prate dva konduktera, a u daljinskom prometu jedan kondukter može pratiti tri vagona.

Priredila: B. Limpić-Donadić ■

Odgovor iz Ureda Predsjednice RH

Iako se je razgovaralo o svim problemima koje su navedene kao teme razgovora u Uredu Predsjednice RH, iz njezinog Ureda stigao je odgovor koji se je fokusirao na stanje tvrtke Tersus Eko. Dopis je upućen 26. rujna na adresu Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture, ministru Olegu Butkoviću, a na znanje ga je dobio Ivan Forgač, predsjednik SHŽ-a. U dopisu je izražena želja za žurnim restrukturiranjem tvrtke Tersus Eko d.o.o., jer ukoliko se to ne napravi prijeti stečaj i likvidacija, te gašenje 153 radnih mjesta. U dopisu se traži "...zajednički dijalog sa SHŽ kako bi se pokušao riješiti izloženo pitanje i kako bi se očuvalo što veći broj radnih mjesta u Tersus Eku".

jektima. Iz navedenog razloga trebalo bi pod hitno inicirati raspravu o pronalaženju najboljeg organizacijskog rješenja, kako bi se Pružne građevine u budućnosti mogle natjecati za EU projekte.

Teško stanje u Tersus Eku

Tersus Eko, servis za čišćenje nalazi se u vlasništvu HŽ Putničkog prijevoza d.o.o. koji je na javnom natječaju izgubio posao čišćenja poslovnih prostora HŽ Infrastrukture. Prije tri godine, Tersus Eko dao je cijenu nižu od ostalih za pet (5) milijuna kuna, a sadašnja ponuda bila je još manja za milijun kuna. Međutim i takva,

Tersus Eko hitno restrukturira i da se osiguraju sredstva za zbrinjavanje radnica. Potrebno je odgoditi zaključivanje ugovora s novim iz-



SHŽ i SŽH održao je javni prosvjed

Javni prosvjed za zaštitu 127 radnica Tersus Eka d.o.o. je uspio

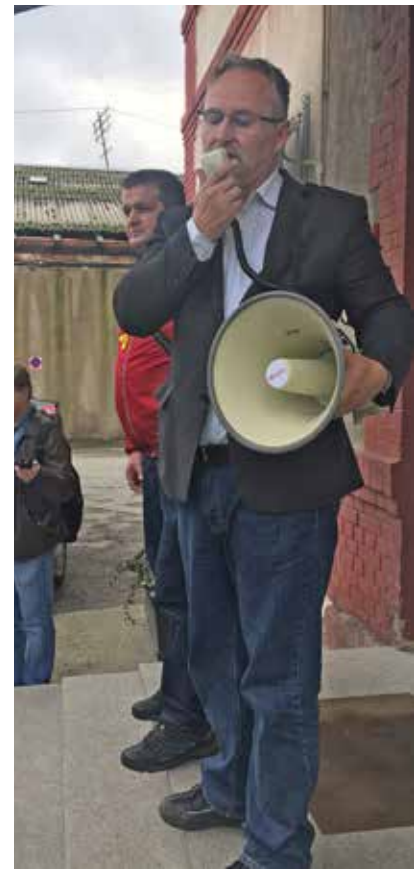
Ucijene nisu uspjele i radnice će dobiti svoju otpremninu

U organizaciji dvaju sindikata SHŽ i SŽH održan je 19. listopada javni prosvjed ispred Upravne zgrade HŽ Putničkog prijevoza d.o.o., u kojem se je tražio zaštita radnica Tersus Eka, te osiguranje sredstava za njihove otpremnine. Prosvjedna kolona nije nastavila put prema Ministarstvu pomorstva, prometa i infrastrukture, jer se resorni ministar zauzeo za prava radnica. U Upravi HŽ Putničkog prijevoza održan je sastanak sa Skupštinom Tersus Eka. Dobiveno je obećanje da će postupak prodaje nekretnine biti završen i u skladu s time će se nastaviti proces restrukturiranja.

Sindikati godinama upozoravaju na teškoće društva Tersus Eko koji je uslijed nereguliranog tržišta, nelojalne konkurencije i rata damping cijenama na tržištu usluga čišćenja poslovnih prostora izgubio 80 posto posla, te se društvo našlo u situaciji u kojoj mora otpustiti 127 radnica. Sindikalci upozoravaju da svatko tko u cijelosti plaća poreze i doprinose, te poštuje Zakon o zaštiti na radu i Zakon o radu postaje nekonkurentan.

Uprava Putničkog prijevoza ucjenama je željela smanjiti otpremnine i protuzakonito ukinuti pravo na otkazni rok. Sindikati ističu da se radi o diskriminaciji radnica na dvije osnove: jedna je niska obrazovna struktura radnica, a druga činjenica da se radi o ženskoj radnoj snazi. Nakon razgovora s predstavnicima Uprave HŽ-a Putnički prijevoz, predsjednik Sindikata hrvatskih željezničara Ivan Forgač, rekao je da bi radnici Tersus Eka dobili otpremnine nakon prodaje nekretnine u vlasništvu tvrtke u Planinskoj ulici u Zagrebu, a ako se to ne proda ili ne bude dovoljno za otpremnine onda će HŽ Putnički prijevoz pronaći načina da osigura ta sredstva. Očekuje se isplata otpremnina u visini 45 posto prosječne plaće za zadnja tri mjeseca, dodavši kako su plaće u Tersus Eku iznosile oko 3100 kuna bruto (2350 kuna neto). Ovo su male otpremnine, ali ono što im je nuđeno prije današnjeg dogovora bilo je jad i bijeda, najviše 15.000 kuna, kazao je Forgač.

U Ministarstvu pomorstva, prometa i infrastrukture prema riječima Forgača dobili su jamstvo da će se osigurati sredstva u visini 3,8 milijuna kuna za otpremnine. Raditi bi ostalo 60 radnika Tersus Eka, a 127 bi ih bilo višak, nakon što je tvrtka izgubila posao koji čini 80 posto njezinih prihoda. Čak i da ostanu na poslu ne bi mogli dobiti plaću kada njihova tvrtka prestane raditi za HŽ Infrastrukturu, a cijela tvrtka bi otišla



Ivan Forgač, predsjednik SHŽ-a obraća se sudionicima prosvjeda

u stečaj zajedno sa 60 radnika koji imaju šansu zadržati posao, pojasnio je Forgač.

Predsjednik Sindikata željezničara Hrvatske Zoran Maršić, upozorio je da ako tvrtka ode u stečaj, gubi se nekretnina, ljudi idu na ulicu, a ovako je moguće da ipak 60 ljudi zadrži posao. Postoji i mogućnost da HŽ Putnički prijevoz kupi tu nekretninu i ona ostaje u državnom vlasništvu, te na neki način utječe na povećanje temeljnog kapitala, smatra Maršić.

Prosvjednicima se obratio i predsjednik Nezavisnih hrvatskih sindikata Krešimir Sever koji je ustvrdio kako se radi o primjeru "dno dna" ponašanja poslodavaca, u ovom slučaju države, koja privatnim poslodavcima šalje poruku kako se mogu razračunati sa radnicima i riješiti ih za 15-ak tisuća kuna i bez otkaznih rokova.

Priredila: B. Limpić-Donadić ■

Vrhovni sud Republike Hrvatske srušio nelegalno izabrano Radničko vijeće HŽ Carga d.o.o.

Sudskim putem izborna pravda

U prošloj godini istekao je mandat izabranim članovima Radničkog vijeća u HŽ Cargu, te su Sindikat hrvatskih željezničara (SHŽ), Sindikat željezničara Hrvatske (SŽH), Sindikat tehničkog pregleda vagona i vlakova HŽ-a, (STPVV HŽ), Samostalni sindikat HŽ Cargo (SSHŽC) i Sindikat strojovođa Hrvatske (SSH) započeli razgovore oko raspodjele novih mandata za povjerenike u funkciji Radničkih vijeća. Kako je vrijeme odmicalo, a nije se nazirao dogovor oko sporazuma i raspodjele mandata, SHŽ i SŽH su u ožujku ove godine poslodavcu dostavili Prijedlog za utemeljenje prvog Radničkog vijeća. Drugi dan, SSH zajedno sa partnerima također Poslodavcu dostavljaju Prijedlog za utemeljenje prvog Radničkog vijeća, nakon čega su SHŽ i SŽH zatražili obustavu paralelnih postupaka. Obustavu paralelnih postupaka kod izbora za utemeljenje Radničkog vijeća u poduzeću zatražili smo zbog toga što su SHŽ i SŽH već pokrenuli, odnosno dali inicijativu za izbore i formiranje Radničkog vijeća i nije imalo smisla da netko paralelno održava skupove radnika i sve ostale radnje u postupku izbora.

VRHOVNI SUD REPUBLIKE HRVATSKE je 30. ožujka 2016. potvrdio pravomoćnu presudu Županijskog suda u Zagrebu, a Uprava HŽ Carga d.o.o. je konačno priznala Radničko vijeće koje je konstituirano koncem svibnja prošle godine nakon izbora koje su proveli SHŽ i SŽH. Upravo su imenovani sindikati mjesecima tvrdili da je paralelno izabrano Radničko vijeće nelegalno, jer već postoji legalno izabrano Radničko vijeće, te su zahtijevali da se zaustave radnje po svim Odlukama i aktima koje su donesene u savjetovanju s tim nezakonitim Radničkim vijećem.

Napokon, ali tek nakon sudske presude i dodatnog pritiska, Uprava HŽ Carga obavijestila je SHŽ i SŽH da će sve Odluke i sve akte koje je donijela uz savjetovanje s nezakonitim Radničkim vijećem staviti van snage.

Poslodavac se oglašio na zahtjeve sindikata

Kako se poslodavac nije izjasnio glede zaustavljanja paralelnih postupaka, nakon skupova radnika u organizacijskim jedinicama, održani su i paralelni izbori. Međutim, nakon što su SHŽ i SŽH obavijestili poslodavca o rezultatima izbora koje su organizirali, on je donio odluku kojom nije priznao legalno provedene izbore, već paralelne izbore koje je proveo Sindikat strojovođa Hrvatske (SSH). Po tom pitanju je reagirao i Sindikat radnika HŽ-a, kojem nije omogućena dopuna kandidacijske liste pa je tražio poništenje izbora sudskim putem. Županijski sud u Zagrebu je 15. lipnja 2015. proglasio izbore u organizaciji SSH i partnera nezakonitim.

Po poništenju izbora od strane suda, SSH i partneri organiziraju izvanredne izbore, čije poništenje u zakonskom roku traže SHŽ i SŽH. Kako se je poslodavac oglašio na zahtjeve sindikata, SHŽ i SŽH bili su primorani ispravnost svojih postupaka dokazivati sudskim putem.

Županijski sud u Zagrebu je 16. veljače 2016. godine donio presudu kojom poništava izbore za utemeljenje Radničkog vijeća koje su proveli SSH i partneri. Postupkom je utvrđeno da su kod HŽ Carga d.o.o. u razdoblju od 12. travnja do 8. svibnja 2015. provedeni izbori po organizacijskim jedinicama, te da su na konstituiranoj sjednici Glavnog radničkog vijeća od 26. svibnja 2015. izabrani predsjednik i zamjenik RV. Sud je isto tako utvrdio da je poslodavac obaviješten o konstituiranju GRV i da su paralelno provedeni izbori za RV HŽ Cargo d.o.o. koje je organizirao SSH već poništeni pravomoćnom presudom Županijskog suda u Zagrebu. S obzirom na sve navedeno, Sud je zaključio da prema Zakonu o radu postoje razlozi za poništenje provedenih izbora u studenom 2015. iz razloga što je već ranije konstituirano Glavno radničko vijeće.

Marijan Jelenski ■

Uprava HŽ Carga obvezna je sve Odluke i sve akte koje je donijela s nezakonitim Radničkim vijećem staviti van snage.

VIJESTI IZ DJELATNOSTI SHŽ

Djelatnost održavanje i čišćenje željezničkih vozila

Još jedna sudska pobjeda

OPĆINSKI SUD U ZAGREBU, dana 31. listopada 2016. godine presudio je ništetnim Pravilnik o radu trgovačkog društva HŽ Cargo d.o.o. od 2. srpnja 2015., Pravilnik o II izmjenama i dopunama o Pravilniku o organizaciji HŽ Cargo od 2. srpnja 2015., Pravilnik o organizaciji HŽ Cargo od 14. rujna 2015., i Odluku društva HŽ Cargo o poticajnim mjerama za rješavanje tehnološkog viška radnika u 2015. godini.

U obrazloženju se navodi da su sve odluke HŽ Carga savjetovane sa nezakonitim Radničkim vijećem, te svi predmetni Pravilnici i Odluke donesene suprotno prisilnoj odredbi člana 150. Zakona o radu.

Neosporna je odluka Vrhovnog suda RH od 30. ožujka 2016. da su poništeni izvanredni izbori za Radničko vijeće HŽ Carga, koji su održani od 13. do 14. studenog 2015, kao i da su pravomoćnom presudom Županijskog suda u Zagrebu od 15. lipnja 2015. poništeni izbori u Radničko vijeće HŽ Carga od 8. do 10. svibnja 2015.

I na kraju Općinski sud u Zagrebu zaključuje: "Budući da je sud utvrdio da su sve Odluke i Pravilnici tuženika doneseni protivno zakonskim propisima, to je utvrdio da su isti ništetni, te usvojio tužbeni zahtjev u cijelosti".

Novi Pravilnik o organizaciji i sistematizaciji radnih mjesta u Održavanju vagona d.o.o.

IX. aneks Kolektivnog ugovora u Održavanju vagona d.o.o. Uprava Održavanja vagona d.o.o. dostavila je 30. kolovoza 2016. Sindikatu hrvatskih željezničara i Radničkom vijeću na savjetovanju prijedlog Pravilnika o organizaciji i sistematizaciji radnih mjesta u Društvu. U uvodu Uprava navodi razloge predlaganja novog Pravilnika, a to je prije svega potreba za smanjenjem broja radnika u radionicama teretnog programa zbog smanjenja obima poslova od strane HŽ Carga d.o.o. i u dijelu tekućih popravaka, te dijelu revizija na teretnim vagonima.

HŽ Cargo d.o.o. ne želi preuzeti niti vagone na kojima je revizija završena

U lipnju 2016. Uprava HŽ Carga d.o.o. donijela je Odluku o obustavljanju svih radova na revizijama teretnih vagona, na vagonima na kojima je revizija bila u tijeku, kao i na vagonima na kojima je revizija završena. Takvom Odlukom HŽ Cargo d.o.o. donio je Održavanju vagona d.o.o. štetu s obzirom da je u vagone utrošen materijal, energija i sati rada, a vlasnik ih ne želi preuzeti. Pored toga u odnosu na Ugovor o cijeni revizija po pojedinim serijama vlasnik je dodatno smanjio vrijednost Ugovora za 20 % čime je dio radionica koje su pozitivno poslovale doveo u situaciju da se financijski ne mogu pokriti.

Rezultat takvog odnosa vlasnika prema OV-u je smanjenje prihoda do kraja 2016. na osnovu kojeg je Nadzorni odbor donio rebalans poslovnog plana za 2016. godinu. Vezano za navedeno, Uprava je predložila novi Pravilnik kojim se predlaže smanjenje broja radnika u radionicama teretnog programa i to Moravice, Zagreb RK, Solin, Osijek i Koprivnica. Radionice Rijeka, Zagreb GK imaju u prijedlogu povećanje broja radnika kao i zajedničke službe u dijelu

tehničkih poslova zbog predlaganja radnih mjesta koja su se vodila u pojedinim radionicama. Sindikat hrvatskih željezničara i Radničko vijeće detaljno su analizirali prijedlog po svakoj pojedinoj organizacijskoj jedinici nakon čega je 7. rujna 2016. održan sastanak sa Upravom Društva.

Predloženo je 224 radnika, a broj radnika u Društvu sa 30. kolovoza 2016. je 242 radnika. Po prijedlogu višak je 18 radnika. Na sastanku sa Upravom iznijeli smo da je do novog prijedloga Pravilnika Društvo u prethodnom razdoblju već smanjilo broj radnika za 29 i to sa 30. lipnja 2016. a putem poticajnih otpremnina zbrinut je 21 radnik od čega su tri (3) radnika napustili Društvo otpremninama nakon zatvaranja radionice Vinkovci 30. svibnja 2016. Bez otpremnina Društvo je napustilo tri (3) radnika, i to jedan (1) sporazumnim prestankom radnog odnosa i dva (2) smrtna slučaja. Četiri (4) radnika prešla su iz radionica Vinkovci i Osijek u RPV d.o.o. Slavonski Brod 8. veljače 2016. dok se jedan (1) radnik naknadno javio za otpremninu i napustio Društvo. Znači, ukupno 29 radnika.

Prijedlog Pravilnika ne prati dimenzioniranje broja radnika u svim organizacijskim cjelinama zbog smanjenja prihoda i prilaga

godbu poslovnoj situaciji i rebalansu poslovnog plana za 2016. godinu. Smanjenje broja radnika prvenstveno se odnosi na radionice teretnog programa dok je u zajedničkim poslovima Društva broj radnika po službama isti ili čak povećan zbog sistematiziranja novih radnih mjesta. Broj radnika po radionicama 30. rujna 2016. je sljedeći: radionica Koprivnica 18, radionica Rijeka 13, radionica Zagreb RK 30, radionica Zagreb GK 88, radionica Solin 19, radionica Ploče 7, radionica Osijek 10 i zajedničke službe Društva 21. Nakon određenih korekcija i broj radnika po novoj organizaciji je: radionica Koprivnica 17, radionica, radionica Rijeka 26, radionica Zagreb RK 25, radionica Zagreb GK 94, radionica Solin 16, radionica Ploče 7, radionica Osijek 9 i zajedničke službe Društva 25. Ukupno predložen broj radnika nakon korekcija je 246. Ukupno smanjenje broja radnika je 16, a ukupno povećanje po pojedinim organizacijskim cjelinama je 23, od čega u radionici Rijeka 13 radnika, radionici Zagreb GK 6 radnika i zajedničkim poslovima Društva četiri (4) radnika radi otvaranja radnih mjesta koja su se do sada vodila po pojedinim radionicama.

Novi Pravilnik o organizaciji i sistematizaciji

Uprava je nakon savjetovanja donijela novi Pravilnik o organizaciji i sistematizaciji uz određene korekcije u odnosu na prvi prijedlog. Prihvatila je dio primjedbi sindikata i Radničkog vijeća u broju i strukturi radnih mjesta ali se postavlja pitanje rasporeda radnika nakon početka postupka utvrđivanja radnih mjesta na kojim je utvrđen tehnološki višak. Prijedlog sindikata je da se na upražnjena radna mjesta privremeno rasporede radnici koji su na radnim mjestima gdje je predloženo smanjenje dok se ne vidi kakvi će planovi i koliko će se ukupno revizija i na kojima serijama vagona raditi u 2017. godini, odnosno kakva će biti potreba za vagonima od strane HŽ Carga d.o.o.

Paralelno za postupkom donošenja novog Pravilnika o organizaciji i sistematizaciji Uprava je uputila pregovaračkom odboru sindikata prijedlog IX. aneksa Kolektivnog ugovora kojim predlaže izmjene članaka 119, 124, 138 i 167., a oni se odnose na utvrđivanje plaća za koordinatora ZNR, povjerenike za zaštitu na radu, Radničko vijeće – sindikalnog povjerenika u funkciji Radničkog vijeća, zadržavanje plaće za određene kategorije radnika i visinu otpremnina kod otkaza Ugovora o radu. Prijedlog Uprave bio je usmjeren na veliko smanjenje plaća u dijelu koordinatora ZNR, povjerenika za zaštitu na radu, Radničko vijeće, ukidanje kategorije zadržavanja plaće, te značajno smanjenje otpremnina u odnosu na otpremninu utvrđenu u Kolektivnom ugovoru. Pregovarački odbor sindikata nije prihvatio zahtjeve i prijedloge Uprave već je predložio određena rješenja za navedene članke. Predložio je određene korekcije prava koordinatora ZNR i sindikalnog povjerenika u funkciji Radničkog vijeća koji svoju dužnost obavljaju u punom radnom vremenu, kao i povjerenika za zaštitu na radu koji svoju dužnost obavljaju uz redovan rad. Vezano za zaštitu plaće predloženo je da kategorija ostane u članku 138. KU, ali da se korigira sa smanjenjem prava koordinatora ZNR.

Što se tiče otpremnine, članak je usuglašen tako da otpremnine iznose do 80 tisuća kuna ukoliko radnik koji je proglašen tehnološkim viškom odrađuje otkazni rok sukladno Kolektivnom ugovoru, odnosno do 110 tisuća kuna ukoliko radnik ne odrađuje otkazni rok. Usuglašeno je da radnik koji se nalazi na radnom mjestu na kojem je utvrđen tehnološki višak može Društvo napustiti i sporazumnim prekidom Ugovora o radu između radnika i poslodavca na prijedlog poslodavca i tada je otpremnina max. 110 tisuća kuna, a ukoliko je plaća radnika manja od 6.400,00 kuna radniku se uzima prosjek plaće od 6.400,00 kuna. Za

prosijek plaće kod određivanja tehnološkog viška računa se prosječna plaća radnika isplaćena tri mjeseca prije prestanka Ugovora o radu. Odbor Djelatnosti održavanja i čišćenja željezničkih vozila na sjednici održanoj 13. listopada 2016. donio je Odluku o potpisivanju IX. aneksa KU koji je dostavljen u sve radionice Društva.

Pregovarački odbor sindikata nije prihvatio prijedloge Uprave za veća smanjenja prava kao i otpremnina obzirom da su u prethodnom razdoblju određeni troškovi Društva ostali isti, ili su se povećali. Povećani su troškovi članova Uprave zbog povećanja broja članova sa jedan (1) na dva (2), a svi koeficijenti plaća koje Uprava donosi za rukovoditelje i radna mjesta po KU su ostali isti. Sve plaće koje je Uprava donijela posebnom Odlukom u odnosu na cijene sata rada iz Priloga 1. KU su ostale nepromijenjene, kao i plaće koje su ostvarene sa osnove solidarnosti. Prava koja proizlaze iz drugih Ugovora ostala su nepromijenjena, a nakon postupka izdavanja novih Ugovora o radu i rasporedom na nova radna mjesta određeni broj radnika će dobiti veću cijenu sata rada.

Nakon postupka savjetovanja i donošenja novog Pravilnika o organizaciji očekujemo da Uprava provede postupak savjetovanja sa sindikatom i Radničkim vijećem oko utvrđivanja radnih mjesta koja su prijedlogom ukinuta i radnika koji rade na takvim mjestima, kao i način zbrinjavanja radnika. Također će Uprava u postupku imati obvezu tražiti i suglasnost oko utvrđivanja viška za kategorije radnika koji su zaštićeni po Zakonu o radu, Zakonu o zaštiti na radu ili po odredbama KU, po kategorijama godina života ili invalidnosti.

Ilija Bulić ■
dopresjednik SHŽ

Djelatnost inženjeri i tehničari i prometni poslovi

Kolektivno pregovaranje u HŽ Infrastrukturi d.o.o.

Pregovaranje u duhu nepovjerenja i nadmudrivanja

Pregovori se ne odvijaju kontinuirano, a kada se oni održe Uprava dolazi sa ponudama u kojima se smanjuju radnička prava. Na posljednjem održanom sastanku obećano je da će nam se dostaviti onaj dio kolektivnog ugovora koji se odnosi direktno na naše plaće. Koliko ćemo čekati taj dio kolektivnog ugovora je prava nepoznanica, tako da nam preostaje da živimo u iščekivanju.

Poštovane kolege, gledam u računalo i razmišljam što napisati o temi iz nadnaslova. Trebam li pljuvati po drugima i tražiti krivca negdje drugdje ili se ponašati ravnodušno. Ovo prvo neću jer nisam nikada do sada radio, pa neću ni sada. Ipak ću napisati par rečenica o trenutnom stanju koje se odnosi na kolektivno pregovaranje u HŽ Infrastrukturi d.o.o.

U stvarnosti se pregovori uopće ne odvijaju. Ponekad se sazove sastanak u kojem se ne pregovara, već Uprava ponudi pregovaračkom odboru sindikata svoje prijedloge, a pregovarački odbor sindikata zbog ne razuma i lažne principijelnosti pojedinaca sastoji se od tri (3) člana pregovaračkog odbora, dok Uprava ima devet (9) članova pregovaračkog odbora, s tim što je pregovarački tim Uprave pojačan pregovaračem iz vanjske odvjetničke kuće koja nema nikakve veze sa HŽ-Infrastruktrom. Prijedlozi za novi kolektivni ugovor nemaju nikakve veze sa danas važećim pravima koja konzumiramo, a nude nam se bitno restriktivnija prava koja od 1. prosinca 2016. godine donose manje godišnjeg odmora, manja mjesečna primanja, manje dodatke za blagdane...a tendencija

smanjenja radničkih prava i dalje se nastavlja.

Na posljednjem održanom, nazovimo ga sastanku pregovaračkog odbora poslodavca i sindikalnih predstavnika obećano je da će u najkraćem mogućem roku dostaviti i onaj dio kolektivnog ugovora koji se odnosi direktno na naše plaće (cijene sata rada po radnim mjestima), a koliko će trajati rok za dostavu i toga dijela kolektivnog ugovora vidjet ćemo.

Dakle, poslodavac je definitivno odlučio privesti kraju kolektivni ugovor koji smo davnih godina pisali i uz puno mudrosti, znanja i hrabrosti uspjeli za sve nas iz pregovarati, koliko će današnji okrnjeni pregovarački odbor sindikata (u okolnostima međusindikalnog nepovjerenja i ispraznog nadmudrivanja od strane pojedinaca čiji ego od tuđeg truna u oku ne vidi šumu u svojim očima) uspjeti očuvati postojeća prava predstoji nam strpljivo sačekati kraj započete priče. U vjeri da će i današnji pregovarački odbor iznaći dovoljno mudrosti, znanja i hrabrosti, te pregovore privesti kraju na zadovoljavajući način za sve nas srdačno vas pozdravljam.

Marko Brekalo ■
dopresjednik SHŽ

Glavni povjerenik Dragutin Mandić u ime pobjednika Održavanja lokomotiva Zagreb, primio je pehar od predsjednika SHŽ-a Ivana Forgača



Pružanje pravne pomoći članovima SHŽ

Središnji odbor Nezavisnih hrvatskih sindikata (NHS) na svojoj sjednici održanoj 15. srpnja 2016. godine donio je Pravilnik o načinu pružanja pravne pomoći članovima.

Pravilnik ima za cilj da poboljša kvalitetnu besplatnu pravnu pomoć članovima sindikata udruženih u Nezavisne hrvatske sindikate i da riješi moguće nesporazume koji su se javljali ili bi mogli nastati. SHŽ već duže vrijeme koristi uslugu pravника Nezavisnih hrvatskih sindikata i do sada je bio zadovoljan pruženim uslugama.

Pravna zaštita i pružanje pravne pomoći obuhvaća radnopravne odnose:

1. davanje pravnih savjeta i mišljenja u svezi radnopravnih odnosa,
2. sastavljanje i provjera isprava (ugovor o radu, nagodbe, izjave i sl.),
3. sastavljanje tužbe, žalbe, prijedloga, zahtjeva, molbe, izvanrednih pravnih lijekova,
4. zastupanje stranaka pred poslodavcem, sudovima, tijelima javne vlasti i ostalim tijelima.

Pravnici su samostalni u svom radu i oni su dužni raditi prema važećim zakonskim propisima. O načinu pružanja pravne pomoći, kao i odabiru pravnih sredstava za pružanje pravne pomoći, pravnici su dužni informirati člana Sindikata kojem pružaju pravnu pomoć. Kod pokretanju sudskih sporova dužni su u pisanom obliku izvijestiti Sindikat. Na odgovornost mogu biti pozvani samo ukoliko su u svom postupanju počinili povrede namjerno ili iz krajnje nepažnje.

Pravnici mogu nakon sastanka sa strankom ili pregledom dostavljene dokumentacije, uz suglasnost predsjednika sindikata čiji je stranka član i uz pisano obrazloženje **odbiti pružanje pravne zaštite i pomoći u sljedećim slučajevima:**

1. kada su zahtjevi člana očigledno objesni ili neutemeljeni,
2. kada pravnu zaštitu i pomoć nije moguće pružiti prije proteka prekluzivnog roka. (Prekluzivni rok je onaj rok istekom kojeg stranka gubi pravo na poduzimanje određene pravne radnje, npr. rok od 15 dana za izjavu žalbe na rješenje).
3. u ostalim slučajevima kada pravnik NHS-a procijeni da su zahtjevi člana u suprotnosti s interesima člana ili zakonskim propisima,
4. u slučaju kada član za istu pravnu stvar već ima punomoćnika u osobi odvjetnika te faktički zahtijeva „dvostruko“ zastupanje.

Pravnik kad prosudi da nema osnove za pokretanje sudskog spora, o tome će pisano, uz navođenje razloga, osim člana Sindikata, izvijestiti predsjednika Sindikata, odnosno osobu koju je Sindikat ovlastio za izdavanje uputnice. U slučaju potrebe pokretanja većeg broja sudskih sporova za veći broj članova Sindikata, pravnici su dužni savjetovati se sa predsjednikom Sindikata za čije članove se postupci pokreću.

Sindikati čiji članovi koriste pravnu pomoć pravника, dužni su pravnicima staviti na raspolaganje

dokumentaciju s kojom raspolažu, a koja je bitna za ostvarivanje pravne zaštite člana kojemu se pravna pomoć pruža. Ukoliko se pravnicima ne osigura bitna dokumentacija, oni neće biti odgovorni za nastalu štetu.

Članovi sindikata mogu ostvariti pravnu pomoć samo temeljem uputnice izdane od strane sindikata čiji članovi traže pravnu pomoć, koju izdaje predsjednik sindikata ili osobe koje ovlasti predsjednik. U SHŽ su ovlaštteni izdati uputnicu dopredsjednici i glavni povjerenici podružnica. Kod hitnih slučajeva pravnici su dužni pružiti pravnu pomoć, uz uvjet da u roku od osam (8) dana dostave uputnicu. Svi podaci na uputnici moraju biti popunjeni.

U iznimnim slučajevima, kada ne postoji mogućnosti nastaviti zastupanje člana sindikata koji ga je za to opunomoćio, pravnik će predložiti prijenos punomoći na odvjetnika. Naime, pravnik može zastupati člana sindikata samo iz radnopravnih odnosa, u ostalim slučajevima ovlaštteni su odvjetnici. Predsjednik sindikata dužan je dati pisano odobrenje za prijenos punomoći na odvjetnika i o tome izvijestiti člana sindikata.

Sindikati koji koriste pravnu pomoć dužni su pravnicima nadoknaditi nužne troškove potrebne za pružanje pravne pomoći (nagrada troškova prijevoza na ročišta, troškovi noćenja, dnevnica i drugi nužni troškovi).

Pravilnik je stupio na snagu 2. studenog 2016. godine.

PRAVNI SAVJETI

Obavljam poslove konduktera. Od Kontrole prihoda dobio sam kontrolnu primjedbu da putniku nisam naplatio tarifni dodatak od 15 kuna. Dodatak nisam naplatio jer putnik mi je rekao da je na šalteru putničke blagajne bila veća gužva zbog mjesečnih karata i da ga je putnička blagajnica poslala u vlak da kupi prijevoznu kartu. Povjerovao sam putniku i nisam mu naplatio dodatak od 15 kuna. Da li moram platiti kontrolnu primjedbu? M.T.

Odredbom čl. 10. Tarife 101. propisano je „Tarifne dodatke uz prijevoznu cijenu vlakopratitelj u vlaku naplaćuje od onih putnika koji u vlak uđu bez prijevozne karte iako dotični kolodvor ili stajalište ima otvorenu putničku blagajnu“. Tarifom 103. Propisano je tarifni dodatak iznosi 15,00 kuna.

Odredbom st. 9. čl. 20. Upute 107. propisano je „Ako se na putničkoj blagajni željezničkog kolodvora prijevozne karte ne mogu ispostaviti svim putnicima koji su pravovremeno došli s namjerom da ih kupe za odgovarajući vlak, blagajnik je obvezatan uputiti putnike da prijevozne karte zahtijevaju od konduktera u vlaku bez naplate dodatka.

Prometnik vlakova je obvezatan u putni list vlaka na koji se odnosi ovaj slučaj upisati uz potpis i primjedbu „Putnici upućeni u vlak bez prijevozne karte. Doplatu obaviti u vlaku“. O ovoj okolnosti, prometnik je obavezan upoznati i konduktera vlaka.

Nakon podjele HŽ Hrvatskih željeznica, prometnici vlakova sve više zanemaruju ovu obvezu, što kondukteru u vlaku pravi ozbiljan problem jer dolazi do nepotrebnog sukoba s putnikom. Naime, kondukter ne zna da može naplatiti prijevoznu kartu putniku bez tarifnog dodatka pa traži od putnika da mu plati. U slučajevima kada putnik plati tarifni

dodatak, putnik se žali a kondukter teško može dokazati da je u pravu jer u putnom listu prometnik vlakova nije upisao da se doplata obavi u vlaku. Naravno putnik gubi povjerenje u HŽ Putnički prijevoz i traži drugog prijevoznika. Događa se da kondukter povjeruje putniku i ne naplati tarifni dodatak kao u Vašem slučaju, a prometnik nije u putni list upisao rečenice „Putnici upućeni u vlak bez prijevozne karte. Doplatu obaviti bez naplate dodatka“. Da bi izbjegli plaćanje, podnesite pisani zahtjev za oslobađanje plaćanja kontrolne primjedbe povjerenstvu za štete u svojoj regionalnoj jedinici.

Kako bi se riješio problem, SHŽ će Upravi HŽ PP predložiti izmjenu odredbe u Uputi 107 tako što bi putnički blagajnik, umjesto prometnika vlakova, nazvao dežurnog glavnog operatera u Operativi HŽ PP te ga upoznao da nije mogao naplatiti karte putnicima već ih je uputio u vlak bez prijevozne karte. Dežurni operater bi tada nazvao konduktera i upoznao ga sa nastalom situacijom te mu poslao poruku na mobitel kako može naplatiti kartu bez dodatka u vlaku. Ista poruka bila bi upućena i Kontrolni prihoda kao informacija zašto je prijevozna karta ispostavljena bez dodatka.

Vahid Bajraktarević dipl. iur. ■

Zajednička fotografija za uspomenu najbolji strijelac Ivan Bošnjak, (lijevo) najbolji golman Ivan Čavka (drugi lijevo) tajnica SHŽ-a Sanja Ešegović, najbolji igrač Ivica Kovačević (desno) i dopresjednik SHŽ-a Vahid Bajraktarević.



Informatički sustav u HŽ Putničkom prijevozu d.o.o. vuče natrag a ne naprijed

Program je spor i nedorečen

Vijest da je u kolovozu ove godine započela implementacija integralnog sustava prodaje karata (ISPRO) u HŽ Putničkom prijevozu d.o.o. za unutarnji prijevoz i nije bila neka novost, jer svaki ozbiljniji prijevoznik u Hrvatskoj ima ovakvu prodaju. To je značilo da se prijevozne karte neće više ispostavlјati ručno, nego samo elektroničkim putem i da ćemo se ovim uvođenjem približiti zemljama Europske unije. Informatički sustav trebao je ubrzati prodaju prijevoznih i rezervacijskih karata u unutarnjem i međunarodnom putničkom prijevozu, a i olakšati rad putničkim blagajnicima i kondukterima.

Međutim nije tako. I dok u drugim zemljama nema nikakvih problema (a mi se volimo kao nacija uspoređivati sa drugima) kod nas ima. Od kada je sustav uveden, putničke blagajne koje su redovito ispostavljale prijevozne karte sada pred šalterima imaju gužve i prisiljene su slati putnike u vlak da im kondukter ispostavi karte. Tužno je i žalosno slušati na razglasu u Zagreb GK u kojima se putnici mole da ne idu na šaltere kupiti kartu, već iste mogu kupiti u vlaku bez plaćanja dodatka.

Kondukter u vlaku ima sličnih problema jer mora svaku prijevoznu kartu na mobilnom terminalu valadirati (skenirati), a zatim je kondukterskim kliještama poništiti, stoga i ne stigne naplatiti putnike u vlaku koji su bez prijevozne karte. Rješenje bi bilo da se prijevozne karte samo valadira i na taj način poništi, ali je problem što ovu funkciju terminal ne može odraditi. Stanje se rapidno pogoršava kada putnički blagajnik šalje putnike u vlak da ih kondukter naplati. Glavni krivac za ovu situaciju koja je prisutna kod putničkih blagajnika i konduktere je program koji je spor i tijekom rada javljaju se pogreške u sustavu, koje su niže navedene.

Terminal za putničke blagajnike

Nakon ispisa karte na pisaču, na monitoru terminala mora se pojaviti nova prijevozna karta bez i jednog podatka. Znači, moraju biti izbrisani svi podatci ranije karte (datum, rang vlaka, razred, relacija, prijevozni put, cijena), a ne kao sada da ih putnički blagajnik mora brisati da bi ispostavio novu prijevoznu kartu, što usporava rad blagajnika. Problem je što cijena ispostavljene karte ostaje u memoriji, te se sljedećem putniku koji plaća karticom zaračunavaju obje cijene. Nema uvida u dnevnik

prodanih karta, te se ne može imati uvid u sve prodane prijevozne karte. Postavlja se pitanje, kako putniku koji je kupio prijevoznu kartu i naknadno se vratio s reklamacijom da istu nije dobio, dokazati da li je karta ispisana ili nije? Kada putnik traži račun R-1, u ekranu nema mjesta za upis potrebnih podataka. Na monitoru za putnike ostaje zadnja cijena karte i njoj se pribrojava nova, što revoltira putnika zbog veće cijene, iako je pisač ispisao stvarnu kartu, i stoga ga mnogi blagajnici ne drže na pultu šaltera.

Kod izdavanja kontrolnih maraka za grupna putovanja, pisač ispisuje samo dio, a kod ispisa je veliki broj poništenih karata, odnosno pri ispisu prijevozne karte dolazi do prekida ispisa, pa blagajnik mora sačekati na ispis, a uređaj sam zahtjeva poništenje iste karte nakon ispisa.

Kada se mijenjaju role s kartama pojavljuju se problem blokade terminala koji ne prepoznaje kartu ili je ne ispisuje na printeru. Na ekranu se pojavljuje riječ „greška“, koju ne evidentira sustav, a uređaj mora obavezno upozoriti blagajnika da mora staviti novu rolu karata. Ponuda „Vikendom u pola cijene“ ne ograničava rok valjanosti karte na dane subotu, nedjelju i dane blagdana, nego se produljuje na ponedjeljak iako je radni dan. Podatci na ispisanoj rezervaciji su nevidljivi, a nije ispisno vrijeme polaska vlaka što predstavlja poseban problem. Blagajnik ne može na zahtjev putnika obaviti bilo kakvu doplatu u usputnom kolodvoru kao npr. prelazak u 1 razred ili vlak većeg ranga. Ove promjene se mogu obaviti samo u polaznom i uputnom kolodvoru što je apsurd. Terminal radi na dodirnik (touch screen), što uzrokuje znatno sporiji rad i bolove ruke blagajnika, stoga je potrebno vratiti računalni miš koji bi ubrzao i olakšao rad.

Mobilni terminal

Kondukteri imaju problema s mobilnim terminalima jer karta se ne aktivira dodiranjem na ekran, već se mora ući u sustav i obaviti bespotrebno tri radnje na terminalu. Dok kondukter daje putnicima informaciju, terminal odlazi na pauzu, stoga se ponovo mora prijaviti upisom lozinke (password) i broja vlaka.

U tijeku rada dolazi do blokade terminala pa se isti mora gasiti i ponovo prijavljivati. U slučaju kvara, kondukter nema mogućnost nastaviti rad jer nema više ručnog pisanja. Baterija lažno pokazuje da je prazna, a nakon gašenja i ponovnog pokretanja terminala ona pokazuje da je puna.

Samo valadiranje nije pouzdano i sigurno jer program ne prepoznaje neispravnu prijevoznu kartu osim kod isteka roka valjanosti, a terminal pokazuje validiranu i poništenu prijevoznu kartu kao ispravnu. Također karta je ispravna ako je za suprotan smjer, za drugu relaciju... Od putničkog vlaka, karta vrijedi i za brzi vlak. Terminal bi morao upozoriti konduktera da je karta neispravna i da treba naplatiti dodatnu kartu za brzi vlak.

Kada se utvrdi da kartica za opust nije valjana, nema mogućnosti pisanja tarifnog dodatka već se samo zaračunava razlika u cijeni. Također, nema mogućnosti produljenja putovanja prijevozne karte u vlaku, nego se putniku mora izdati nova karta. Ne postoji mogućnost da se dodatna i rezervacijska ispiše na jednoj karti, nego se moraju koristiti dvije karte. Ovo je samo dio problema s kojima se susreću putnički blagajnici i kondukteri, što više kad se jedan problem otkloni, javlja se drugi.

Nerazumna je bila i odluka Uprave da ukine ručno pisanje prijevoznih karata u slučajevima kvara na terminalima. Potpuna blamaža HŽ PP je kada putnici vide put-

ničkog blagajnika da sjedi i ne ispostavlja karte, a vlaku se kondukter sakrio da ga ne vide. Za radnike je to frustrirajuće, naročito dok slušaju pogrdne putnika poput „tko ih drži na poslu“. Postavlja se upit da li je HŽ PP toliko bogat da mu ne treba novac.

Informacija o stavljanje sustava u funkciju nas je zatekla, jer tijekom školovanja radnika i probnog rada s uređajima uočeni su mnogi nedostaci na programu. Putnički blagajnici, kondukteri, kontrolori putničkog prijevoza napisali su izvješća o kvarovima i nedostacima, ali Uprava se na primjedbe oglušila i stavila je sustav u funkciju. Kako neke probleme programeri nisu mogli riješiti, pristupilo se izmjeni Tarifa 101 i 103, te Upute 107, iako su one štetne za HŽ PP.

Putniku za prelazak u veći rang i veći razred vlaka ne plaća se dodatna karta i dodatak od pet kuna. Dodatak je trebao djelovati na putnike da prije nego što uđu u vlak kupe odgovarajuću kartu na šalteru putničke blagajne. Znači, dodatak je trebalo povećati, a ne ukidati. U ovoj situaciji kada se putnici razglasom obavještavaju da kupe karte u vlaku a ne na šalteru putničke blagajne dodatak nema smisla. Ovakav rad dovodi do toga da putnički blagajnik ima manje posla, a više kondukter. To će svakako utjecati i na smanjenje prihoda u HŽ PP jer kod većih gužvi kondukter neće stići naplatiti dodatnu kartu. Putnici će za prekomjernu prtljagu po komadu plaćati 27 kuna, a za bicikle 15 kuna po smjeru putovanja. U oba slučaja cijene su fiksne i ne ovise o dužini putovanja.

Kod ispostavljanja prijevozne Zapisnika o neobavljenoj doplati u vlaku (K-92) (dodatak od 500 kn naplaćuje se što putnik nemjereno izbjegava naplatu, ometa konduktera u radu) kada je putnik zatečen u vlaku bez prijevozne karte ne naplaćuje se prijevozna karta, iako je

ona temelj da je sklopljen ugovor o prijevozu HŽ PP i putnika.

Navedene probleme Upravu HŽ PP treba shvatiti ozbiljno. Naime, prije desetak godina kupljeno je 800 mobilnih terminala s cijenom od 3,5 milijuna eura koji nikad nije stavljeni u uporabu. Iz toga razloga Uprava je izabrala tri poznate informatičke tvrtke: Scheidt & Bachmann GmbH iz Njemačke, KING ICT d.o.o. iz Zagreba i Četrta pot d.o.o. iz Slovenije da implementiraju sustav u cijelosti, uz cijenu od 43,3 milijuna kuna. Postavlja se pitanje što je krenulo po zlu ako se zna da je dosadašnji sustav za prodaju prijevoznih karata za putničke blagajnike funkcionirao ispravno i zašto se tražio novi sustav, ako je ovaj funkcionirao i sve tražene uvjete zadovoljavao. Možemo konstatirati da navedene tri informatičke kuće ne znaju izraditi program. Ali ono što nije uspjelo njima, uspjelo je jednom prometniku vlakova Darku Vukušiću, priučenom informatičaru. Apsurdima u našoj tvrtki nema kraja. Da spomenemo još jedan. Prije desetak godina putnički blagajnik Mladen Križanić, koji je uz rad kasnije završio fakultet, izradio je program za prodaju karata u međunarodnom prijevozu. U tadašnjem HŽ-u nitko ga nije htio, nego su se nastavile ručno računati međunarodne karte. Kao što vidimo ništa se nije promijenilo do danas. Pitanje je i zašto programe nisu izradili informatičari HŽ PP jer kada se osnivanju službe, njihova je obveza izrada novih programa i održavanje terminale. Da se ovakvi problemi javljaju u privatnim tvrtkama rješenje bi bilo da se izvođaču stavi na teret sva šteta, ali kada je riječ o državnim tvrtkama problem se ne može tako lako riješiti, nego se mora debelo platiti i nitko ne odgovara za navedene propuste.

Šverc u vlakovima se nastavlja

Kondukteri strahuju za svoj život

Šverc putnika u vlakovima i nije neka novost. U vlakove se ulazi bez prijevozne karte, a na upit konduktera da se pokaže karta slijede odgovori poput: ne radim, nemam novaca, neću daleko, idi dalje, budi dobar, hoćeš li batine? Poučeni lošem iskustvu, kondukteri znaju da je bolje zaobići ovakve putnike, jer u protivnom slijede uvrede, pljuvanje, batine ...

Uprava nije zainteresirana da zaštiti svoga djelatnika

Uprava HŽ Putničkog prijevoza iako je upoznata sa ovim problemima uglavnom šuti, što više, ona ih svojim nerazumnim odlukama i potiče. Posljedice za tvrtku je padanje prihoda što negativno djeluje na njezino poslovanje kojoj ne pomaže ni visoke državne subvencije. Upitan je odnos poslodavca prema svojim djelatnicima, i to posebno prema onima koji rade u izvršnoj službi i koji bi boljom organizacijom posla, mogli pridonijeti boljitku tvrtke. Riječ je o kondukterima koji su u posljednje vrijeme sve više izloženi fizičkim napadima putnika. Tako su se u prošlom mjesecu dogodila dva slučaja koja su bila i medijski popraćena.

U prvom slučaju putnica je objavila video na Facebooku, koji je u 24 sata pogledan više od 125 tisuća puta. Uz video, putnice je napisala i tekst „Vlak smjer Dugo Selo-Harmica koji sa Glavnog kolodvora kreće u 15.16 h, zaustavljen je na stanici Brdovec 40-ak minuta jer čovjek nije platio kartu pa je pozvana policija. A priča ide ovako: čovjek je imao zadnjih 100 kn (što je i napomenuo kondukteru) i dao mu da kupi kartu (koja košta 9 kn). No kondukter nije imao novca

za uzvratiti te čovjeku napisao potvrdu za podizanje kusura na blagajni željezničkog kolodvora. Čovjek je mirno uzeo svoje novce jer ako daje novce, valjda očekuje novce nazad a ne nekakvu potvrdu... Ma sram vas bilo HŽ i vaše famozne konduktere! Zar tih kuna!?”.

Video i komentar putnice preuzeli su i objavili u udarnim vijestima svi važniji mediji i portali u Hrvatskoj. Čitatelji portala su svojim komentarima pokrenuli javni linč na konduktera nazivajući ga uvredljivim riječima. Međutim, iskaz konduktera je sasvim drugačiji. Istina je da mu je putnik dao 100 kuna, a kada je putnik uzeo prijevoznu kartu i potvrdu ustao je i konduktera zgrabio šakom za džep košulje i ukrao mu 100 kn pod izgovorom da su to njegovi novci. Spomenuti putnik nastavio se voziti do Brdovca, ali nije vratio kondukteru kartu i potvrdu kako bi se on mogao razdužiti kod poslodavca. Nedolično ponašanje putnika ima elemente kaznenog djela krađe i stoga se kondukter obratio nadređenom rukovodstvu za pomoć koji je upoznao policiju s događajem u vlaku. Zabrinjava činjenica, što svjedoči i video snimak, da putnici u vlaku osuđuju konduktera, a za putnika koji je to sve zakuhao imaju riječi razumijevanja. Žalosno je što je samo manji broj čitatelja portala napisao da kondukter nije kriv jer ne može u svakoj prilici imati sitan novac koji treba vratiti putniku nakon naplate prijevozne karte. Odgovor na ovakav nemili događaj je sljedeći: **kondukter je napadnut i pokraden u vlaku i radi toga je vlak zadržan 40 minuta, a ne zbog devet (9) kuna kako su to mediji i putnici prenijeli.**

Imamo i drugi primjer u kojem je putnik snimio video u vlaku i postavio ga „Večernjem listu“, a na temelju te snimke novinar je napisao tekst „Bezobrazluk u vlaku Dugo Selo - Harmica: Putnik vrijeđao i

ošamario konduktera“. Video prikazuje kako se putnik ponaša prema kondukteru u vlaku te mu je u jednom trenutku, uz salvu uvreda, opalio i šamar. Putnik je komentirao „... nisu uvijek samo kondukteri krivi već i putnici“. Na kraju snimke nasilnik pokazuje krajnji cinizam te podmeće kondukteru da mu je uzeo 200 kuna, iako se na videu vidi da nije primljen novac, osim nevažeće karte s kojom se on mislio švercati, ali kod konduktera to nije prošlo.

Za oba navedena događaja SHŽ zatražio je od Uprave da protiv nasilnika u vlaku pokrene kazneni postupak, kao i protiv putnice koja je snimala u vlaku bez dozvole, te snimak objavila na Facebooku, i tako pokrenula linč na konduktera.

Pogrešno je očekivati da će kondukter pokrenuti postupak pred sudom. U pitanju su sudski troškovi, ali i ponovni susret s nasilnikom na sudu. Uprava treba preuzeti tu obvezu, i ona bi trebala zaštititi svoga djelatnika i komunicirati sa javnošću kako bi je upoznala s istinom. Protiv putnika koji je ugrozio život konduktera, Uprava bi trebala pokrenuti kazneni postupak i tražiti da se kondukteru nadoknadi nematerijalna šteta. To bi bilo upozorenje i za ostale potencijalne nasilnike da mogu završiti u zatvoru i da bi morali platiti nematerijalnu štetu kondukteru, ukoliko misle da je fizički obračun sa kondukterom jedan od načina da se mogu voziti bez putne karte.

Sada su kondukteri prepušteni sebi dok su na bolovanju i liječe se od ozljeda i trauma. Poslodavac ne vodi brigu o njima i često se događa da ga i ne nazove, što kod konduktera stvara gorčinu i razočarenje.

Posebna priča je kada konduktera treba obešteti za nastalu tjelesnu štetu. Poslodavcu je teško isplatiti par tisuća kuna. Prije dvije godine dvojica nasilnika u vlaku tukli su konduktera po cijelom tijelu i ukrali mu konduktersku torbicu.

Razbili su 16 stakala u vlaku i pobacali vatrogasne aparate iz vagona. O ovom divljaštvu pisali su i mediji. Na slikama koje je objavio tisak vidjele su se modrice i podljeve krvi na licu konduktera. Nasilnici su uhvaćeni i procesuirani od strane policije i Državnog odvjetništva u Sisku, te je u tijeku sudski postupak. Tada je Povjerenstvo za rješavanje odštetnih zahtjeva HŽ PP donijelo odluku da se kondukteru ponudi simbolična nagodba u iznosu od pet tisuća kuna. Tek na prigovor Sindikata iznos je povećan na devet tisuća kuna, ali Povjerenstvo nije prihvatilo da isplati izgublenu zaradu i kilometar, koji bi ostvario da je radio, a riječ je u iznosu od 1628 kn, što je suprotno sudskoj praksi. Oštećenim radnicima izgubljena zarada isplaćivana je do unazad dvije godine, kada su pravnici poslodavca uveli praksu da se to više ne može raditi u

ime "štednje". Ovakvo ponašanje poslodavca ide u korist nasilnika jer u tužbenom zahtjevu će se naplatiti samo novčani iznos koji je isplatio kondukteru.

Rekorderi po pisanim upozorenjima

Kondukteri su rekorderi po pisanim upozorenjima. Za bilo kakvu nepravilnost u radu slijedi pisano upozorenje koje utječe psihički na radnika koji radi pod stresom zbog mogućeg otkaza Ugovora o radu. Odgovoran poslodavac se prema svojim radnicima odnosi s dužnom poštovanjem, a sankcije izriče samo u onim slučajevima kad zato postoji opravdani razlozi.

Da bi se šverc putnika smanjio HŽ Putnički prijevoz bi morao imati dovoljan broj konduktera za svaki vlak, a ne da pojedini vlakovi voze bez konduktera ili se nalaze u smanjenom brojem, što putnici dobro koriste i izbjegavaju naplatu.

Radno vrijeme putničkih blagajni trebalo bi biti duže, naročito u prigradskom prometu u Zagrebu. Naime, u popodnevnim satima blagajne ne rade pa putnici ulaze u vlak bez karte. Zbog kratkog vremena vožnje vlaka, kondukter nema vremena da im pregleda ili naplati kartu.

HŽ Putnički prijevoz trebao bi više koristiti zaštitare u vlakovima, a po potrebi i policiju. Tada bi šverceri shvatili da im se ne isplati voziti bez karte a svako nedolično ponašanje bilo bi sankcionirano. Putnici nisu krivi za loše stvari koje se događaju u HŽ Putničkom prijevozu, poput lošeg voznog reda, kašnjenja vlakova, nekvalitetnom uslugom prijevoza u zastarjelim i dotrajalim vagonima koji nemaju grijanja. Oni svoj bijes iskaljuju na kondukterima, a to ne ide u prilog HŽ Putničkom prijevozu.

Vahid Bajraktarević ■

Život nije mazio konduktera Darka Mihalja

Još jedna neizvjesna bitka

Ovo je istinita priča našeg djelatnika konduktera Darka Mihalja, sudionika Domovinskog rata od 18. lipnja 1991, branitelja Istočne Slavonije koji je prošao srpske koncentracijske logore u Subotici, Dalju i Belom Manastiru, odakle je uspio pobjeći u Mađarsku. "U zatvoru sam proveo šest mjeseci. Svaki dan su nas mučili fizički i psihički. Stavljali su nam nož na grlo i cijev u usta. Tukli su me po prstima ruku, a noge sa palicom, a šamare i udarce nogom nisam ni brojao. Tijekom takve torture meni je u tjedan dana kosa posjedila. Posljedice danas sve više pritišću moje tijelo a prsti na ruci gotovo su nepokretni" - prisjeća se Darko.

U ratnom vihoru ostao je bez dragih prijatelja, izgubio je oba roditelja (grob majke još nije pronašao), ali ostao je živ. Ratnu bitku koju je vodio za dobrobit svoje domovine Hrvatske je dobio, ali za ovu drugu kroz koju sada prolazi u istoj toj domovini kraja ne vidi. Riječ je o borbi za golu egzistenciju, u koju ga je dovela nepoštenu odluka poslodavca i pravni paragrafi koji traju više od pet godina i koji sve više utječu na njegovo ionako krhko zdravlje.

"Želio sam raditi svoj posao konduktera"

Poslije rata vratio se u svoje rodno selo Antinu koje se nalazi u trokutu između Vinkovaca, Vukovara i Osijeka, i koje je povezano željezničkom prugom Vinkovci-Osijek. Selo Antin je u Domovinskom ratu prošao pravu kalvariju o kojoj se malo zna. Okružen srpskim življem, ostavljen je na milost i nemilost jugo armade i četnika, i unatoč tome bez

ikakve vanjske pomoći mještani su uz pomoć malog broja branitelja pružali otpor tri mjeseca. Antin je platio strašan danak. Selo je razrušeno, a veliki broj civila i branitelja su svirepo ubijeni, a njihovi ostaci, ali ne i svih, pronađeni su u masovnoj grobnici u Antinovcu.

Darko Mihalj našao je razrušenu kuću i krenuo je u njezinu obnovu kako bi svojoj supruzi i troje djece stvorio obiteljsko ognjište. I dok su drugi od države dobivali stanove, automobile, bespovratne kredite, visoke mirovine itd., Mihalj nije ništa tražio, već se je želio vratiti na posao koji je obavljao i prije rata, a to je mjesto konduktera. Želja mu se ispunila i počeo je raditi 1993. godine u Osijeku. Na njegov rad poslodavac nije imao primjedbe i sve svoje radne obveze je ispunjavao. Međutim, posljedice rata sve su brže nagrizale njegovo tijelo. Utvrđena mu je invalidnost 30 % oštećenja organizma za stalno, dijagnosticiran je PTSP-i, a pojavile

su se i druge bolesti. S obzirom na njegovo zdravstveno stanje, imao je svakih šest mjeseci izvanredan liječnički pregled (prema Pravilniku 655, radno mjesto konduktera spada u grupu izvršnih radnik).

Beščutnost poslodavca

Zdravstveno stanje se je još više pogoršalo u svibnju 2011. što se odrazilo i na njegov rad, kada je počeo pogrešno ispostavlјati prijevozne karte, gubiti novce, znao je zaboraviti kada treba raditi... Iz navedenih razloga voditelj putničke jedinice predložio je da uzme petnaestak dana godišnjeg odmora što je i učinio. Sada nastaju oni problemi koji su ga doveli u situaciju u kojem se svijetlo ne vidi na kraju tunela. Putnička blagajnica ga prijavlјuje nadređenim jer je zaboravio predati novce. Nadređeni iz Osijeka traže mišljenje iz Zagreba i ubrzo stiže „Odluka o izvanrednom otkazu ugovora o radu jer je radnik počinio tešku povredu radne obveze, zbog koje nastavak rada nije moguć“.

Pokušaj Sindikata i sindikalnog povjerenika u funkciji Radničkog vijeća Miroslava Čvagića da zaustave otkaz Ugovora o radu nije pomogao. Ono što je uspio je da poslodavac poništi otkaz Ugovora o radu jer je Darko invalid rada, a prema Zakonu o radu, invalidu rada bez suglasnosti Radničkog vijeća ne može se otkazati Ugovor o radu. Poslodavac pokreće sudski spor na Općinskom radnom sudu u Zagrebu, tražeći od suda da nadomjesti suglasnost za otkaz Ugovora o radu, a Darka raspoređuje na radno mjesto voznog manipulant.

Od toga kobnog dana Darko vodi svoju najveću bitku u životu, tj. pravo na rad. S tim pitanjem Darko se budi, a uvečer liježe. I to traje punih pet godina i četiri mjeseca. Sama pomisao da bi mogao dobiti otkaz Ugovora o radu stvara mu psihički pritisak i pitanje kako će prehraniti troje djece, pružiti pomoć bolesnoj supruzi koja ne radi, otplatiti kredit koji je podigao za ob-

novu kuće. Ukoliko ostane bez posla slijedi ga već viđeni scenarij u Lijepoj našoj, a to je ovrha i seljenje na ulicu. U takvoj situaciji teško je odgovoriti na njegovo pitanje da li je to zaslužio?

“Nisam se borio za ovakvu Hrvatsku”

Danas Darko kaže da mu je vrijeme iščekivanja presude suda teže nego dok je gledao smrt u oči. Da bi pomogao svome članu, SHŽ je 30. rujna 2016. uputio dopis Upravi HŽPP i Regionalnoj jedinici Vinkovci u kojem zastupa mišljenje da do ovoga postupka nije trebalo ni doći. Poslodavac koji je znao za njegove zdravstvene probleme mogao ga je nazvati i upozoriti da preda novac što bi on sigurno i uradio. Kao dokaz naših navoda potvrđuje i činjenica da je na poziv poslodavca da preda novce, odmah došao i predao novce koji je bio u njegovoj kondukterskoj torbi u ormaru.

Pitanje je i što dobiva poslodavac za iznos od 1675,90 kuna? Nitko ne poriče da je došlo do propusta u radu, ali uzimajući navedene razloge u ovom slučaju možemo zaključiti da se je poslodavac prema svome radniku ponio maćehinski. Još je žalosnije funkcioniranje “pravne države” koja jednim dopušta da se bogate i čine milijunske materijalne štete, a do njihovog privođenja pravdi dođe ili ne, a u najviše slučajeve njihovi predmeti idu u zastaru. I u našoj željezničkoj sredini svjedoci smo mnogih odluka koje su više štetele nego koristile, koju su željeznicu unazadile a ne gurnule naprijed. Za sve te silne gubitke koje se procjenjuju na milijarde kuna nitko nije otpušten, nitko nije trebao odgovarati. Ali kada je riječ o malom čovjeku onda su parametri drugačiji što možemo vidjeti na primjeru našega Darka.

I zato se ne moramo čuditi kada naš junak ove priče žali što nije mlađi i zdraviji, jer tada bi napustio

Hrvatsku, jer kaže “...za ovakvu Hrvatsku ja se nisam borio”.

Općinski radni sud u Zagrebu shvatio je da je poslodavac u ovom slučaju pogriješio jer je držao na radnom mjestu bolesnog čovjeka iako nije smio. Da je poslodavac Darka rasporedio na drugo radno mjesto prije Odluke o otkazu Ugovora o radu, on bi danas radio. Naime, poslodavac kad je uočio da je bolestan i da ne može izvršavati svoje obaveze, poslao ga je na godišnji odmor da se odmori, umjesto na izvanredni liječnički pregled s uputnicom, a trebao je navesti simptome bolesti koje je uočio kod njegovog rada. Sigurni smo da bi liječnik predložio poslodavcu da ga rasporedi na druge poslove.

Čekajući da sud nadomjesti otkaz Ugovora o radu, poslodavac je Darka rasporedio na radno mjesto voznog manipulant. Od kada obavlja poslove voznog manipulant, Darko nije napravio niti jedan propust u radu. Svrha svake sankcije ne bi smjela biti odmazda za počinjeno djelo, nego da počinitelj shvati da pogriješio i da postane koristan član društva jer živimo u civiliziranom društvu gdje ne vrijede više stari zakoni „Oko za oko, zub za zub“. U ovom slučaju mjera rasporeda na druge poslove postigla je svoj cilj, stoga i nema potrebe da se ranija odluka o otkazu Ugovora o radu izvrši.

Vodeći o navedenim činjenicama i tragedije koje su zadesile Darka, sud je predložio stranama u sporu, da pokušaju spor riješiti mirnim putem. Na potezu je Uprava HŽ Putničkog prijevoza koja bi trebala imati više razumijevanja za svoga radnika koji je svoju mladost i zdravlje stavio na oltar Domovine. Svaka druga odluka od strane poslodavca bila bi nemoralna i nehumana.

Vahid Bajraktarević ■

Strojovođa udaljen s radnog mjesta

...a kondukteri ostali u stajalištu

U HŽ Putničkom prijevozu svjedoci smo i onog što je do sada bilo nemoguće. Tako je vijest da je strojovođa udaljen s radnog mjesta u Zagreb GK iz razloga što su dva konduktera ostala u stajalištu Harmica postala senzacija.

U nekadašnjem ŽTP-u Zagreba kada bi kondukter ostao na kolodvoru ili peronu morao se dobro potruditi da poslodavcu objasni zašto su mogli putnici ući u vlak, a on nije. Po pravilu tada je slijedila pisana opomena za nerad i neplaćanje smjene. Često puta kondukter nije bio jedini krivac. Naime, prije nego što strojovođa pokrene vlak mora od konduktera dobiti signalni znak „Spremno za polazak“ i tek tada krenuti. Događalo se da strojovođa jednostavno predvidi to pravilo i pokrene vlaka, a kondukterima je uzaludna bila žalba.

Kasnije se stanje konduktera još i pogoršalo, te je on postao odgovoran i kada strojovođa nije zaustavio vlak u kolodvoru ili stajalištu. Tada se prozivao kondukter da objasni zašto nije povukao kočnicu i prinudno zaustavio vlak. Bilo je slučajeva da su kondukter bili udaljeni s radnog mjesta, a strojovođa je i dalje nastavio raditi. Kasnije je poslo-

davac, ali pod pritiskom sindikata, odustao da svu krivnju prebacuje na konduktere.

Strojovođa vraćen na posao

Strojovođa prema važećim propisima kod motornih vlakova odlučuje o polasku vlaka, a njegova je obveza da pazi na putnike dali su ušli ili izašli iz vlaka. Kondukter je jedino obavezan kod vlakova koji su sastavljeni od vagona dati signal strojovođi „Spremno za polazak“. Stoga, smo od Uprave HŽ PP zatražili da se strojovođa koji je udaljen s posla vrati natrag što je i učinjeno nakon dva dana. SHŽ zastupa mišljenje da samo udaljšavanje radnika s radnog mjesta je štetno ne samo za radnike, već i za poslodavca. Udaljšavanje radnika trebalo bi biti samo u onim slučajevima gdje je radi o teškim povredama radne obveze.

Vahid Bajraktarević ■



I i II ekipa u malom nogometu

Dvodnevni izlet u Sarajevo

Grad ljepote, kulture i gostoprimljivosti

Sekcija mladih SHŽ organizirala je 2. i 3. srpnja dvodnevni izlet u Sarajevo i Visoko. Iako smo najveći dio putovanja proveli u autobusu, nije nam nedostajalo sadržaja i svi smo bili puni dojmova i impresija. Mnogima od nas koji su po prvi put posjetili Sarajevo ostat će u sjećanju grad u kojem su se susrele i udružile velike kulture i religije juga i sjevera Europe, zapadnog i istočnog kršćanstva, islama i judaizma. Sarajevo je bilo stjecište mnogih povijesnih događaja, ličnosti i mjesto koje je postalo prepoznatljivo po svojim mnogim simbolima. I zato je Sarajevo grad u kojem se sastaju istok i zapad, i on je europski i orijentalni grad.

Nakon smještaja u hotelu SARAJ koji se nalazi 700 metara od Baščaršije i fontane Sebilj, podijelili smo se u dvije grupe i uz turističkog vodiča krenuli upoznati dio povijesti grada kroz kojeg teče rijeka Miljacka, koju prekrivaju mnogobrojni mostovi uz koja se prostiru mnogobrojna šetališta prilagođena svim uzrastima, ljubiteljima odmora i rekreacije. Grad bezbrojne turiste plijeni svojom ljepotom. Hodajući bezbrojnim ulicama i uličicama u kojim se nalaze bezbrojni dućani upoznajemo ljepotu i šarm **Baščaršije**, kao i ljude tradicionalne gostoprimljivosti. Baščaršija je izgrađena u 15. stoljeću, kada je Isa Beg Isaković osnovao i cijeli grad, a njezino ime potječe od riječi "baš", koja na turskom znači "glavna", tako da Baščaršija znači "glavna čaršija". Danas se Baščaršijom širi miris sarajevskih čevapa i kafe (kave), a u

Baščaršija i česma Sebilj



njemu se sastaju turisti i stanovnici grada da razgovaraju i stvaraju nova prijateljstva. Zbog velikog požara u 19. stoljeću, današnja Baščaršija je dvostruko manja nego što je nekad bila, a svoj najveći uspon dostigla je u drugoj polovici 16. stoljeća kada je postojalo 80 raznih vrsta zanata koji su bili organizirani u jake cehovske organizacije. Čaršija je bila podijeljena po zanatima tako da se je u svakoj ulici nalazio dućan za jedan ili više srodnih zanata. Mnoge manufakture danas su se prilagodile turizmu i turistima, tako da je taj dio grada neizbježna destinacija za kupovanje suvenira, koji nismo ni mi mogli izbjeći.

U srcu Baščaršije, u kamenom zidu harema Gazi Husrev-begove džamije, nalazi se najpoznatija sarajevska česma Sebilj sagrađena od kamena, drveta i bakra. Za ovu česmu se veže i jedna legenda, prenesena i potvrđena kroz mnoge generacije, koja kaže, da će se u Sarajevo vratiti ili u njemu ostati svatko tko se napije vode sa česme pored Begove džamije. Glavni grad BiH oduvijek je bio poznat po sebiljima, česmama iz kojih su se čistom vodom osvježavale i Sarajlije i putnici namjernici. I danas ih ima, ali u mnogo manjem broju.

Posjetili smo i čuvenu Baščaršijsku džamiju koju je izgradio Gazi Husrev-beg 1530. godine, koja je u

narodu poznata kao **Begova džamija**.

Ova velika i lijepa džamija predstavlja jedno od najljepših djela islamske arhitekture u Bosni i Hercegovini. Džamija je sa svih strana opkoljena uskim uličicama stare čaršije sa stotinama dućana, tako da ju je odatle nemoguće sagledati u njezinoj punoj ljepoti i veličini. Međutim, kada se uđe u njeno prostrano dvorište, sve se izmijeni. Pred očima se ukaže impozantna građevina, puna mira, skladne ljepote i veličine. Za vrijeme granatiranja ovoga grada u toku agresije na Bosnu i Hercegovinu (1992.-1995.), Begova džamija je pogođena sa više od 100 minobacačkih i topovskih projektila pa su mnogi bili zadržani nakon restauracije koja je urađena tijekom 2001. i 2002. godine. Pet puta dnevno sa džamijske munare odjekne glas mujezina koji vjernike poziva na namaz, a taj se poziv svakodnevno ponavlja od 1530./31. godine.

U sredini džamijskog harema, u sjeni visokih starih kestenova, nalazi se graciozna mramorna fontana Šadrvan čija krovna konstrukcija stoji na osam drvenih stupova povećanih lukovima. Fontana ima i svoju funkcionalnu namjenu jer se voda iz Šadrvana može koristiti za uzimanje abdesta (ritualnog pranja lica, ruku i nogu prije odlaska na moli-

tvu). Krajem 16-tog stoljeća među zidovima ovog objekta dozidana je i **Sahat-kula** na kojem se nalazi sat koji pokazuje vrijeme po lunarnom računanju vremena, što znači da dan završava u trenutku astronomskog zalaska sunca, i tada po ovom kalendaru nastaje novi datum. U sahat-kuli imamo četiri satna bročani-ka koji gledaju na sve četiri strane svijeta. Ovaj današnji satni mehanizam nabavljen je 1875. godine u Londonu. Obzirom da se dužina dana u toku godine mijenja, pa prema tome i vrijeme zalaska sunca, ovaj satni mehanizam je potrebno stalno podešavati. Na osnovi točnog određivanja vremena zalaska sunca, potrebno je usklađivati pokazivanja bročanika na sahat-kuli. Kada nastane zalazak sunca ova sahat-kula treba

Zaustavili smo se i kod **Gradske vijećnice** koja se nalazi nedaleko od Baščašije i predstavlja najljepši i najreprezentativniji objekt iz austro-ugarskog perioda građen u pseudomaurskom stilu, a u ovom stilu građena je većina objekata što ih je u Sarajevu ostavila austro-ugarska vlast. Gradska vijećnica jako je stradala 1992. godine od strane JNA i VRS. U vatrenoj stihiji nestao je oko 90 posto knjižnog fonda i dokumenata koji svjedoče o povijesti BiH, a unutrašnjost vijećnice je potpuno uništena u požaru. Kroz svoje postojanje, Vijećnica je služila za razne svrhe, a bila je i mjesto posjete cara Franje Josipa Sarajevu 1910. godine. Dana 28. lipnja 1914. godine prijestolonasljednik Franc Ferdinand i njegova supruga Sofija sastali su se sa gradskim čelnicima u Vijećnici. Nakon tog sastanka oni su ispraćeni u smrt, a Sarajevo i svijet u Prvi svjetski rat.

Na atraktivnoj lokaciji do koje vode glavne gradske šetnice nalazi se **Katedrala Srca Isusova** koja je stolna crkva Vrhbosanske nadbiskupije i ujedno župna crkva istoimene župe. Rimokatolička katedrala u Sarajevu sagrađena je 1889. godine u kombinaciji elemenata romanike i gotike na mjestu nekadašnjeg

janjičarskog logora gdje je austro-ugarska uprava namjeravala sagrađiti gradsku tržnicu. Na trgu ispred Katedrale sagrađeno je spomen-obilježje papi Ivanu Pavlu II, koji je posjetio Sarajevo 1997. godine.

Kratki opis onoga što smo vidjeli nije dovoljan da se prikaže sva ljepota grada Sarajeva koji nas je osvojio na prvi pogled svojim kulturnim bogatstvom, povijesti i dobrodošlicom njegovih stanovnika koju smo osjetili na svakom koraku. Istu takvu susretljivost i ljubaznost osoblja osjetili smo i u **hotelu SARAJ** koji je jednim dijelom ugrađen u stijeni i nalazi se u najljepšem dijelu Sarajeva, smješten uz Bentbašu (ili Bembaša) i uz tok rijeke Miljacke. Riječ je o hotelu koji se temelji na obiteljskoj tradiciji bavljenja ugostiteljstvom koja traje više od 50 godina. Porođičnu palicu od svoga djeda sada je preuzela gđa Anisa Bašović. Hotel odiše toplinom doma, kvalitetnom uslugom i nenametljivim osobljem, pa mladoj vlasnici od srca želimo da i dalje nastavi uspješno voditi hotel.

Boravak u Sarajevu ostat će nam i u tužnom sjećanju. Sutradan kada smo nastavili put za Visoko, jedno mjesto u autobusu ostalo je zauvijek prazno. Saznali smo da smo izgubili našu suputnicu, kolegicu i prijateljicu Senadu Pavečić koja je preminula od posljedice srčanog udara. Pod tim dojmom krenuli smo u **Visoko** koji je oko 33 kilometra udaljen od Sarajeva.

Visoko - samostan sv. Bonaventure i franjevačka gimnazija

Posebno dojmljiv bio je posjet franjevačkoj klasičnoj gimnaziji. To



Katedrala Srca Isusova

je jedina klasična gimnazija u Bosni i Hercegovini, srednjoškolska odgojno-obrazovna ustanova u vlasništvu Franjevačke provincije Bosne Srebrene. Prvi franjevački samostan podignut je u mjestu Mile, danas Arnautovići (šire područje Visokog), vjerojatno početkom četrdesetih godina 14. stoljeća. Uz samostan je bila i krunidbena crkva bosanskih kraljeva posvećena sv. Nikoli. Godine 1450. samostan je razoren i tom je prilikom stradalo nekoliko franjevaca. Samostanska crkva u Visokom, koja je izgrađena zajedno sa zgradom gimnazije, bila je uređena u duhu svoga vremena. Oltare je izradio fra Klarenz Hemmerlmayr iz Tirola. Sedamdesetih i osamdesetih godina 20. stoljeća ona je umjetnički temeljito obnovljena.

Od samog početka rada visočka gimnazija bila je otvorena i vanjskim učenicima koji nisu bili kandidati za Franjevački red. Uz katolike nju su pohađali i učenici pravoslavne, židovske i muslimanske vjeroispovijesti. Dok je Gimnazija bila u Kreševu i Gučoj Gori, za uzdržavanje učenika brinuli su samostani iz kojih su dolazila "samostanska djeca". Do-

laskom u Visoko sve troškove podmiruje Provincijata, a roditelji učenika sudjeluju ako i koliko mogu. Svim učenicima osigurani su besplatni udžbenici, školske ekskurzije i izleti, kao i povremeni posjeti kazalištima i koncertima.

Ostali smo ugodno iznenađeni kada smo vidjeti kako je uređena gimnazija. Učenika nije bilo jer su bili ljetni praznici, ali su nam domaćini pokazali sobe koje koriste učenici koji dolaze iz svih dijelova Bosne. Sobe su po sadržaju apartmanske i učenicima pružaju ugodan boravak i mogućnost da se bave s onim zbog čega su došli u gimnaziju, a to je učenje. Učionice su opremljene svim potrebnim didaktičkim sredstvima koje su potrebne za pojedine predmete, a gimnazija se može pohvaliti laboratorijima kojima mogu zavidjeti i brojna visoka učilišta u Hrvatskoj.

Samostan posjeduje i bogatu zbirku likovne umjetnosti, napose moderne. Zbirka moderne umjetnosti brojna je kako po djelima tako i po imenima umjetnika. Zastupljeno je oko pedesetak umjetnika srednje i mlađe generacije s blizu sedamdeset djela. U galerijskoj postavi zastupljene su neke od karakterističnih orijentacija novije umjetnosti, ali i djela umjetnika koji imaju zasebne razvojne putove. Uz galerijsku zbirku, također se u zajedničkim prostorijama samostana i gimnazije nalaze više umjetničkih djela, koja

ukrašavaju zidove učionica i hodnika. Tu su između ostalih svojim djelima predstavljeni: Šohaj, Seder, Ismet i Ismar Mujezinović, Berber, Labaš, Marinović, Lovrenčić, Keser i dr. U dvorištu se nalazi brončani kip Sv. Franje od A. Starčevića i poprsje fra G. Martića od I. Meštrovića.

Sjemenišna kapelica također je bogata umjetničkim sadržajima. Njezin prostor ukrašavaju djela nekolicine istaknutih umjetnika: oltarna slika Slavka Šohaja, kip u kamenu (Gospa s djetetom) Josipa Marinovića, brončani reljef (Sv. Franjo s pticama) Marije Ujević, te četrnaest postaja križnoga puta Želimira Janeša (reljefi u drvetu).

Posebnu vrijednost i dragocjenost samostana (gimnazije) predstavlja Profesorska knjižnica koja je osnovana osamdesetih godina 19. stoljeća. Što nabavkom, što darivanjem knjižnica je danas narasla na oko 50.000 svezaka. U njoj su pretežno djela s područja filozofije, povijesti, književnosti, teologije... Knjižnica posjeduje vrlo vrijedna enciklopedijska i leksikografska izdanja, a u njoj se čuvaju brojni naslovi periodike od 19. stoljeća pa do danas.

U samostanu u Visokom nalazi se bogati lapidarij, a zbirka je nastala između dva svjetska rata. Zbirka ilustrira različite epohe: neolit, brončano i željezno doba, doba Ilira i Rimljana, te razdoblje srednjovje-

kovne Bosne na tlu Visokog i njegove okolice. Pretpovijesna razdoblja zastupljena su oružjem, oruđem i keramikom. Od ilirskih spomenika posebice se ističe Batonova ploča, te dva nadgrobna spomenika. Rimsko doba ilustriraju žrtvenik Jupiteru, reljef Venere i Mitre, torzo dječaka, dva nadgrobna spomenika, te kovinski ukrasni predmeti. Srednjovjekovna je Bosna predstavljena oružjem, crkvenim posuđem, pečatima (među kojima je i pečat bana Stjepana Kotromanića), te kamenim spomenicima.

U sastavu gimnazije nalazi se i etnografska zbirka. Ona je, kao i lapidarij, postavljena pod nadzorom stručnjaka, a zbog nevelikog prostora ograničena je na područje Visokog, tako da se mogu vidjeti narodne nošnje iz Kraljeve Sutjeske i Vareša, te predmeti iz majdana u Očeviji.

Nakon razgledavanja Visokog puni lijepih dojmova krenuli smo kući. Sve pohvale organizatoru putovanja koji se je potrudio da za tako kratko vrijeme možemo toliko toga vidjeti. Kako smo pili vodu sa sarajevske česme **Sebilj**, a legenda kaže da će se u Sarajevo vratiti ili u njemu ostati svatko onaj tko se napije te vode, želimo da se ta legenda ostvari i nama, ali sada da to bude barem nešto duže, recimo tri dana.

Biljana Limpić- Donadić ■



Zajednička fotografija

16. sportski susreti Sindikata hrvatskih željezničara

Ukupni pobjednik ovih susreta je ODRŽAVANJE LOKOMOTIVA ZAGREB

Od 7. do 9. listopada 2016. u turističkom mjestu Baška na otoku Krku održani su sportski susreti. Oko 400 sudionika ovogodišnjih sportskih susreta SHŽ-a natjecalo se je u disciplinama: šah, boćanje, stolni tenis, pikado, mali nogomet, igranje Bele, potezanju konopa...te je tri dana boravka u Baškoj prohujalo u dahu. Sunčano vrijeme je utjecalo i na dobro raspoloženje i na pozitivni natjecateljski duh, ali i u *fair play*.

Po dolasku i smještaju u hotel *Corinthia* natjecatelji su se podijelili u discipline u kojima su sa svojim ekipama željeli donijeti najbolje rezultate. Prekrasno sunčano vrijeme pridonijelo je da su tri dana u Baškoj prohujali u dahu. Bilo je i onih koji su se kupali u moru i koji su nas uvjeravali da je more slano i ugodno za kupanja, ali kandidata nije bilo. Svaka im čast!

Igre je u petak službeno otvorio Ivan Forgač, predsjednik SHŽ-a koji je natjecateljima poželio da igre proteknu u sportskom duhu i "... da pobijedi ekipa koja bude najbolja". Nakon toga uslijedila je zabava i ples do ranih jutarnjih sati, a pojedini natjecatelji su sa plesnog podija doplesali i do samog igrališta.

Volimo Bašku

Kada je riječ o izornoj destinaciji gdje bi se održale sportske igre najviše glasova od članova sindikata dobije Baška. Osim sportskih terena, gostoprinstvo domaćina, gastronomska ponuda učinila je svakog sudionika zadovoljnim. Oni koji nisu aktivno sudjelovali u sportovima bodrili su sve ekipe, te uživali u šetnji baškim ulicama koje su poput ostalih krčkih mjesta u starom dijelu uske, a kuće blizu jedna drugoj tako da je ugođaj tipičan mediteranski. Baška je smještena u pitomoj dolini, u zaljevu okružena vinogradima, maslinicima, brnistrom, sa slikovitom pozadinom krševite planine Velebita i otoka Prvića, koji je štite sa svih strana. Baška je prepoznatljiva i po jednoj od najvećih i najljepših šljunčanih plaža na Jadranu, dužine u polukrugu više od 1800 metara. Prirodno fini pijesak posebice omogućuje neplivačima i djeci uživanje na plaži, jer se dubina mora pos-

tupno povećava. Osim prekrasne plaže, Baška je zanimljiva po svojoj karakterističnoj arhitekturi, brojnim kulturno povijesnim spomenicima te po okolnim izletničkim stazama. Upravo ovdje, oko 1100. godine nastaje i krsni list Hrvata- Bašćanska ploča.

Najboljima pehari, medalje i plakete

Najuspješnijim natjecateljima u subotu uvečer dopredsjednici djelatnosti SHŽ-a i predsjednik uručili su priznanja, pehare i medalje. Nakon zajedničke fotografije uslijedila je zabava. Iako dobro nam znana kritica kaže da nije važno pobijediti, već sudjelovati, najviše razloga za slavlje ove godine imala je podružnica ODRŽAVANJE LOKOMOTIVA ZAGREB koja je proglašena ukupnim pobjednikom 16. sportskih susreta SHŽ-a. Druženje je nastavljeno uz ples i pjesmu, a cijela noć je protekla u dobrom raspoloženju. Kako obično biva, sve što je lijepo kratko traje, pa je u nedjelju uslijedio povratak. Opraštali su se međusobno kolege kojima su upravo sportski susret jedina prilika da se vide i druže sa pozdravom vidimo se iduće godine.

Hvala domaćinu i organizatorima

Osoblje hotela *Corinthia* učinili su sve da naš trodnevni boravak prođe lijepo. Teško je izdvojiti tko je najzaslužniji jer od smještaja u hotelske sobe, gastronomske ponude, uljudnosti domaćina koji su nam na svakom koraku bili na usluzi, dobre muzike... sve se može ocijeniti visokom ocjenom. Zahvaljujemo i organizacijskom odbor koji je bio sastavu: **Marijan Jelenski, Željko Vlahović, Sejfulah Bašagić i Sanja Ešegović.** Njihovim radom i zalaganjem možemo reći da je organizacija 16. sportskih igara SHŽ-a išla-po špagi.



Predstavnik ITHŽ Osijek primio je pehar za fair play ekipu

Rezultati po sportskim disciplinama izgledaju ovako:

ŠAH

1. OŽV OSIJEK
2. ODRŽAVANJE LOKOMOTIVA ZAGREB
3. ODRŽAVANJE VAGONA

BELA (kartanje)

1. HŽPP I VLAKOPRATNJA OGULIN
2. ITHŽ OSIJEK
3. ITHŽ DIREKCIJA ZAGREB



Pobjednici u pikadu (muškarci)



Pobjednici u beli

BOČANJE

1. PROMETNI POSLOVI SOLIN
2. PROMETNI POSLOVI SPLIT
3. OŽV RIJEKA

STOLNI TENIS (muškarci)

1. VLATKO BEGOVIĆ
2. SLAVEN GRGUREVIĆ
3. DINO BRLET

STOLNI TENIS (žene)

1. MILICA BARLOVIĆ
2. NIVES PETRINOVIĆ
3. ELVIRA LUKINIĆ



Pobjednici u boćanju

PIKADO (muškarci)

1. ODRŽAVANJE LOKOMOTIVA ZAGREB
2. OŽV RIJEKA
3. ODRŽAVANJE LOKOMOTIVA ZAGREB

PIKADO (žene)

1. ČIŠĆENJE I NJEGA VAGONA ZAGREB-VARAŽDIN
2. ODRŽAVANJE LOKOMOTIVA ZAGREB
3. PRUŽNE GRAĐEVINE



Pobjednice u stolnom tenisu (žene)



Pobjednici u stolnom tenisu (muškarci)

POTEZANJE KONOPA (muškarci)

HŽPP I VLAKOPRATNJA VINKOVCI

MALI NOGOMET

1. HŽPP I VLAKOPRATNJA VINKOVCI
2. ODRŽAVANJE LOKOMOTIVA ZAGREB
3. HŽPP I VLAKOPRATNJA SPLIT

NAJBOLJI STIJELAC:

IVAN BOŠNJAK

NAJBOLJI GOLMAN: IVAN ČAVKA

NAJBOLJI IGRAČ: IVICA KOVAČEVIĆ

FAIR PLAY EKIPA: ITHŽ OSIJEK



Pobjednice u pikadu (žene)

O svojim dojmovima o Sportskim susretima SHŽ-a rekli su:

Ove godine najviše razloga za slavlje imala je podružnica Održavanje lokomotiva Zagreb, a njihov glavni povjerenik **Dragutin Mandić** nije skrivao oduševljenje. "Sretni smo i zadovoljni što će dobivena priznanja krasiti vitrine naše sindikalne prostorije koju smo dobili od firme. Imamo već dosta toga, ali se svaki put veselimo novim peharima, medaljama i plaketama. Odaziv za Sportske susrete bio je dobar, a bilo je i onih koji su dva do tri puta sudjelovala. Podružnica ima 196 člana, a kod odabira sudionika vodili smo računa da prioritet imaju oni koji se bave sportom, tako da smo sudjelovali gotovo u svim disciplinama. Veseli me što su i žene zainteresirane da sudjeluju kao natjecateljice. Zadovoljni smo sa Baškom, sa smještajem u hotelu i sadržajem koji smo dobili. Sportski susreti su dobri, ali oni se održavaju samo jednom godišnje, a želja postoji da naša sindikalna druženja budu češća. Imali smo ove godine i druženje u Pirovcu. Troškove smo podijelili a interes članova je velik pa se nadam da će se i iduće godine ponoviti".

Ivan Čuma sudjelovao je natjecanju u igranju Bele.

"Šteta je što se sportska takmičenja ne održavaju sa više sindikata, onda bi to bilo pravo natjecanje. Mogu primijetiti da nas je sve manje, a kako i starimo tako da se mijenja i interes za pojedine

sportove. Prije sam igrao nogomet, a sada šah ili belu, a ove godine odlučio sam se za ovo drugo. Izgubiti? Nekada je to bilo teško, a danas smatram to kao igru koju dobije onaj koji ima više sportske sreće. Inače sam belu počeo igrati kao planinar. U principu se ekipe slažu na dan natjecanja, jedino dečki koji igraju nogomet dođu kao ekipa. Žao mi je što nema mladih, a i ne može ih biti kada se mlada radna snaga ne prima na željeznicu, a kada i dođu, poslodavac ih drži na određene vrijeme. Mladi baš i nisu voljni ući u sindikat, njima nije prioritet druženje, nego imaju neke druge prioritete poput napredovanja u poslovima. Ne kažem da to nije dobro, ali ipak uz malo volje može se realizirati i jedno i drugo".

Nives Petrinović, natjecateljica u stolnom tenisu.

"Na željeznici sam 33 godine i isto toliko u sindikatu. Stolni tenis sam obožavala kao dijete i počela ga igrati. Danas nemam vremena a i nema toliko dvorana za rekreaciju. Ipak nađem vremena da tu i tamo igram stolni tenis. Iskrena sam kada kažem da kada igram onda želim pobijediti. Inače sam zadovoljna sa organizacijom sportskih susreta u Baškoj. Sve je dobro. Jedino nam je ostalo to druženje koje organizira sindikat i radi toga predlažem da bude što više izleta tijekom godine. Živimo u vremenu u kojem je osobni interes veći od kolektivnog druženja i zbog toga nas je sve manje".

Marijan Frković, voditelj za šah.

"Šah sam počeo igrati u osnovnoj školi, a tu ljubav prema šahu

naslijedio sam od roditelja. U ovom sportu bitna je koncentracija. Skratili smo partije zbog vremena. Ima dosta natjecatelja za ovaj sport. Na svim sportskim susretima bitno je druženje pa tako i nama ovo puno znači. Kratko se maknemo od svakodnevnih problema. Sretnemo i kolege koje tijekom godine samo čujemo telefonom. I ja sam da se tijekom godine češće družimo".

Ivica Karga, voditelj za pikado.

"Mi smo najbrojniji, jer za naš sport nije potrebno znanje, fizička vještina i uvijek se neki krug pogodi. Sada smo imali četiri ekipe žena (jedna ekipa sastoji se od tri člana) i 17 ekipa muških. Imali smo laganu verziju igre. Natjecatelj ima pravo bacati tri puta i svaki dobi tri strelice. Rezultati se zbrajaju i onda dobivamo najbolje. U usporedbi sa prošlom godine ženske ekipe su podbacile, dok su muške ostane na nivou prošle godine. U Baškoj je odlično i svi smo zadovoljni".

Dražen Kovačić, voditelj za stolni tenis.

"U stolnom tenisu više treba znanja i fizičke kondicije. Natjecatelji se javljaju pojedinačno, a riječ je o onima koji igraju ili su igrali stolni tenis. U usporedbi sa prošlom godinom muškaraca ima više, a kod žena se interes mijenja. Nije teško biti voditelj u ovom sportu, jer se poštuju pravila i tko izgubi stoječki prima porez. Na sportskim susretima uz natjecanje bitno je druženje i ako se uzme u obzir da nam je to jedina prilika da se družimo onda je to neprocjenjivo".

Biljana Limpić-Donadić ■





Natjecanje u pikadu



Mali nogomet 1, 2, 3 mjesto



Natjecanje u šahu



Natjecanje u igranju bele

Izdavač:

Sindikata hrvatskih željezničara (SHŽ),
10000 Zagreb, Strojarska 17,
Telefon: +386 1 378 3108;
ŽAT 855 3640;
Telefaks: +385 1 378 3140; ŽAT
Fax. +385 1855 3140;
e-mail: shz@shz.hr;
www.shz.hr

Za izdavača:

Ivan Forgač

Urednica:

Biljana Limpić-Donadić

Uređivačko vijeće:

Ivan Forgač, Vahid Bajraktarević, Ilija Bulić,
Ljiljana Furdek, Marijan Jelenski

Fotografije:

Marijan Jelenski, Vahid Bajraktarević, Sanja Ešegović

Tisak:

Intergrafika TTŽ, d.o.o. Zagreb

ISSN 1845-5174

Naklada: 500 komada

Sadržaj

S optimizmom krenimo u 2017. godinu2

Sastanak u Uredu Predsjednice Republike Hrvatske3

Javni prosvjed za zaštitu 127 radnica Tersus Eka d.o.o. je uspio5

Vrhovni sud Republike Hrvatske srušio nelegalno izabrano Radničko vijeće HŽ Carga d.o.o.....6

Vijesti iz djelatnosti SHŽ.....7

Djelatnost inženjeri i tehničari i prometni poslovi9

Pružanje pravne pomoći članovima SHŽ.....10

Pravni savjeti11

Informatički sustav u HŽ Putničkom prijevozu d.o.o. vuče natrag a ne naprijed.....12

Šverc u vlakovima se nastavlja14

Život nije mazio konduktera Darka Mihalja...15

Strojovođa udaljen s radnog mjesta.....17

Dvodnevni izlet u Sarajevo.....18

Sportski susreti Sindikata hrvatskih željezničara.....21