

# Voznački glasnik

AP-IMOTSKI, AP-SINJ, AP-ŠIBENIK, ČAZMATRANS-ZAGREB, GPP-OSIJEK, LIBERTAS-DUBROVNIK  
LIBURNIJA-ZADAR, PANTURIST-OSIJEK, POLET-VINKOVCI, PROMET-SPLIT, ZET-ZAGREB

GODINA: XVII. BROJ 4

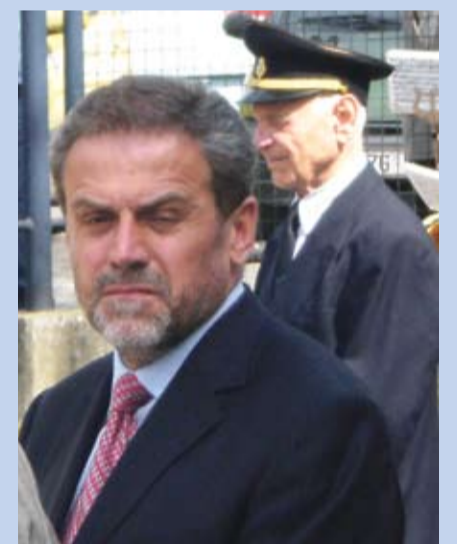
besplatni primjerak

SVIBANJ 2009.



Majka Božja od Aljmaša

## U vremenima velikih obećanja s poznatom konačnicom!



Ima li snage za povrat do sada dobivenog povjerenja?



str. 3

Potporna  
Sindikatu  
policije  
Hrvatske



str. 5

Jesmo li opravdano izloženi kritikama



str. 7

50 godina od smrti Dragutina Mandla



str. 8-9

Anketa:  
Aktualnosti uoči izbora

## Uvjeti eksploatacije autobusa, kako to utječe na troškove održavanja i na tehničku ispravnost

Ovo je primarno pitanje svakog prijevoznika koji očinski brine o svojoj imovini i osnovnim sredstvima koja čine osnove djelatnosti koju obavlja.

Posebno treba naglasiti da racionalno korištenje i čuvanje autobusa u prometu čini osnovu ekonomičnosti što u sebi sadržava minimalan utrošak pogonskog goriva i guma, minimalna oštećenja vitalnih uređaja i sklopova, znatno smanjenje nastalih kvarova, smanjeni opseg popravaka, kao i umanjene troškove rezervnih dijelova, a što sve zajedno bitno smanjuje ukupne troškove prijevoznika i svrstava ga u red pozitivnih poslovnih subjekata.

Imajući u vidu opisano poslovno i radno ponašanje sa ozbiljnošću se treba zapitati, vlada li takvo ponašanje u ZET-u i prometuju li po toj špranci ZET-ovi autobusi, odnosno, koje su to strukture i djelatnici koji takva načela u segmentima provode u djelo, ima li takve djelatnike ZET, ako ima rađe li na tom problemu, nalaze li sluha kod nadležnih u daljem prosljeđivanju ka rješenju akutnih problema, i konačno, koliki je polučeni rezultat tog nastojanja.

Ako ovaj problem sagledamo u području šinskog prometa, onda iz proteklih i ne tako davnih vremena možemo reći ono što smo vidjeli, barem mi kao stari djelatnici, a to je da se oštećenje na pruži rješavalo postavljanjem prometnih znakova ograničenja brzine, pa se ista smanjivala tako dugo dok se nije iscrpila brojčana vrijednost, ili dok nije postalo opasno za prevrtanje, iako se brzina poštivala, što i nije bio način ekonomičnosti obima troškova kod održavanja, niti se time povećavao koeficijent sigurnosti prijevoza.

Kad ovaj problem sagledamo u autobusnom prometu ZET-a dolazimo do još drastičnijeg zaključka, jer u trasama prometovanja tih vozničkih jedinica presudni su kolnici i kvaliteta kolničkog zastora, pa je upravo to ključni i presudni faktor koji bitno utječe na oštećenje vitalnih sklopova i dijelova autobusa, na povećanje broja nastalih kvarova, oštećenja i opsega popravaka, a time i na ukupne troškove održavanja autobusa.

S obzirom na to da nam je poznato da su u gradu Zagrebu prometnice vrlo velikog opterećenja kojim razlogom se u kratkom vremenu znatno oštećuju kolnički zastori, da je održavanje slabog intenziteta i uglavnom funkcionira na uzastopnu dojavu, da su slivnici i šahtovi i nakon popravka do mjesec dana u ispravnom stanju, neminovno je zaključiti da su autobusi u vrlo teškim i lošim uvjetima eksploatacije i da je upravo takvo stanje prevažni faktor velikih troškova održavanja.

Opće je poznato, da su proizvođači autobusa konstruirali vrlo izdržljive motore i da isti uz redovno servisiranje prelaze stotine tisuća kilometara, ali je zbog loših kolničkih zastora i oštećenja kolnika, udarnih rupa i nesanimiranih prekopa kolnika, toliko oštećenja na autobusu u dijelu podvozja u što se ubrajaju zračni jastuci s regulacijama, ventilima i amortizerima, što čini ovjes i ogibljenje, zatim torzionih osovina, i spona volana, oštećenja koja nastaju zbog udara i vibracija na cijevima i provodnicima goriva i zraka, na mehanizmima vrata, a jednako tako i na električnim razvodnim pločama, štampanim krugovima, relejima, sklopnicima i indikatorima, problem kojim bi se trebalo ozbiljno pozabaviti, a što sada nije slučaj.



Za rješenje opisanog problema ne može se posegnuti po modelu šinskih vozila i planirati ograničenja brzine, jer brzina je važan faktor, ali problem nije to, problem je svakodnevno oštećenje na autobusima nastalo upravo iz naprijed opisanog stanja.

Mora se priznati da su se u tom smjeru učinili neki pomaci i u zadnje vrijeme se pojavio oglas u pogonu sa naputkom kako i na koji način treba prelaziti preko nazovi ležećih policajaca, jer se od vibracija oštećuje podvozje, trgaču šasije autobusa i ostalo. S razlogom se treba zapitati je li to rješenje akutnog problema, a potom i analizirati sljedeće činjenice: tko je i s kojim razlogom ugradio ležeće policajce, koje naprave pripadaju u grupu prepreka na kolniku i imaju za cilj primoravanje sudionika na smanjenje brzine kretanja, jer će u protivnom imati znatnu štetu na vozilu; je li na tom dijelu prometnice to jedino i nezaobilazno rješenje; da li je na tom dijelu kolnika opravdani razlog poduzimanje upravo tog modela prepreka zbog blizine ustanove koju dnevno posjećuje veliki broj osoba koje ne mogu same, ili bez tuđe pomoći prijeći kolnik; koliki je rezultat

postignut ugrađenim preprekama u odnosu na štetu koja je prouzročena na podvozju samo autobusa prijevoznika ZET-a pri čemu treba sagledati koliko puta se u toku samo jednog dana preko tih prepreka prijeđe autobusom, a koliko puta to iznosi po svakoj osovini autobusa koja ima svoj ovjes i ogibljenje i zasebno se oštećuju; i konačno, je li jedino rješenje ugradnja tih prepreka u vidu ležećih policajaca?

Mislim da se ne može isključiti i činjenica da su mnoge prepreke ugrađene na zahtjev nekih lokalnih moćnika i ljudi koji su na taj način možda primili i novac kao nagradu za ugradnju prepreka kao vid rješenja sigurnosti odvijanja prometa, ali se nikako i s nikakvim argumentima ne može oboriti činjenica, da se na mjestima postavljenih prepreka moglo ugraditi prometna svjetla koja će raditi u intervalu ili na zahtjev pješaka pritiskom na taster, a što daje veću sigurnost i nema za posljedicu oštećenje u vidu naprijed opisanog.

Ležeći policajci, kao prepreke na kolniku su ugrađene i na mjestima gdje im po nikakvom opravdanom razlogu nije mjesto, niti imaju svrhu, već im je jedini učinak oštećenje vozila u podvozju, primjerice, ulici Sveti Duh: prije i iza ulice Orahovac gdje se nalaze ispred i iza oštrog zavoja i na usponu, i u Samoborskoj ulici gdje se nalaze na četiri ugradna mjesta, a u toj ulici nema vrtića, škole, ni slične ustanove, osim nekolicine Roma koji se tu povremeno zateknu.



Analizirajući opisanu stanje, logično se zapitati što je ZET poduzeo u rješavanju opisanog problema, u čiji opis poslova spada zadatak izvještavanja s terena o mjestima koja uzrokuju oštećenja na autobusima, i postoji li u ZET-u opis poslova koji sadrži takve radne zadatke?

Osim toga, logično se zapitati da li se ikada desilo da je ZET otvoreno istupio prema nadležnoj ustanovi ili instituciji sa zahtjevom da se ugrađeni ležeći policajci kao prepreke uklone



i podastvo opravdane razloge o oštećenjima koja su rezultat i posljedica tih prepreka, kao i koliko to u troškovima iznosi u održavanju autobusa koji su se znatno povećali upravo zbog ugradnje tih prepreka, i na posljeticu, da li je o tome ikad bio vođen barem razgovor u smjeru iznalaženja rješenja, a da nema za posljedicu velike troškove, da li je ponudeno rješenje u vidu ugradnje prometnih svjetala?

Ako je to učinjeno, a što kao informacija nikad nije stiglo među vozače, moglo bi se govoriti o nekom pomaku na bolje, ali prema dosad viđenom, takvih nastojanja nije bilo, ali za nadati se, ipak, da će do toga doći.

Za usporedbu o ažurnosti rješavanja problema treba spomenuti samo problem prometnog rješenja na raskrižju ulica Škorpikove i Aleje grada Bologne gdje je već godinama u donjem nivou raskrižja ponovljena mogućnost kretanja vozila u smjeru zapad – istok, koji smjer je u cijelosti i bez ukrštanja sa drugom ulicom zastupljen u gornjem nivou istog raskrižja, zbog čega nema nikakvog razloga da bude ponovljen u donjem nivou. Tu mu je vremenski dodijeljeno trajanje, koje zadržava skretanja, stvara prometnu gužvu, a očit je propust tima koji je takvu regulaciju naredio kao rješenje i zanemario jedini i presudni uvjet raskrižja u dva nivoa, koje je izgrađeno upravo s namjerom da rastereti gužvu skretanja građenjem raskrižja sa dva nivoa.

Opisani problem je prezentiran našem Centru ZET-a prije nekoliko godina, ali do danas nije došlo do pomaka u tom smislu, jer opisani način je još u primjeni i ima za posljedicu velike prometne gužve i ponovljene smjerove u oba nivoa raskrižja.

Iz svega opisanog nedvojbeno je zaključiti da će se u skorije vrijeme morati pozabaviti sa opisanim problemima koji stoje i nisu nerješivi, ali iz naše blagajne odnose znatna sredstva o kojima bi se ipak moralo voditi računa... (v. š.)

### Riječ urednika

## Jesu li sindikati ponovno u opterećenju – pat poziciji glede dolazećih izbora!??

Dobrano smo zaglibili u svekolika predizborna opterećenja. Nitko ne može reći da mu je svejedno što će se događati u vrijeme izbora, 17. svibnja 2009. godine.

Naime, budući da je sindikat po opredjeljenju, statutarom odredbi apolitična organizacija, ipak smo prisiljeni pomno pratiti i politička događanja, jer nije svejedno tko će nas već "sutra" predstavljati, tko će s našom sudbinom raspolagati iako smo svjesni da se ni jedna politička opcija ne bori za nas radnike već isključivo lažnim obećanjima pridobiva naivne glasače kako bi zasjeli na vrlo dobru stolicu od koje će imati osobne probitke i koristi.

Uza sva nastojanja i aktivnosti koje smo poduzimali da našim radnicima, poglavito vozačima, bude bolje, sigurnije, profitabilnije, bili smo na kraju izigrani, izmanipulirani ponekad s gorkim osjećajem prevarenosti. **Razne afere koje se provlače kroz tiskovine zasigurno su utemeljene na određenim nemoralnim radnjama tih danas velikih političkih kandidata koji nam nanovo prodaju maglu koju će, na žalost, u konačnici građani progutati.**

Smatrali smo, a i danas smo tog promišljanja, da poslovanje u našim tvrtkama gdje smo sindikalno organizirani, ne bi smjelo biti pod bilo kakvim političkim opterećenjem, a najmanje ne bi se smjelo opterećivati predizbornim igrarijama kojima nije mjesto pri obavljanju ovako složenog, odgovornog posla kojeg radnici u tvrtkama poput ZET-a, GPP-a, Prometa – Splita, Liburnije iz Zadra i drugih srodnih tvrtki obavljaju.

**Javni prijevoz, tramvaj ili autobus, koristile su generacije građana u gradovima, ali i putnici koji pohađaju naše gradove. U javnom prijevozu radnici, poglavito vozači tramvaja i autobusa, budu ogleдалo svakog grada, svakog vlasnika koji se voli dičiti s nama, ali samo kada mu to odgovara. Često smo svjedoci nemoralnih, neopravdanih napada na naše kolegice i kolege vozače, često imamo pojavnosti, da nam "dolijevaju ulje na vatru" pojedinci i iz našeg okruženja po nečijem proizvoljnom nalogu kako bi se mogao**

**opravdati određeni poslovni promašaj, određene afere kojih ima na pretek.**

Naravno, prosječni radnik, koji svakodnevno mora skrbiti za svoju obitelj, koji nema u ostavi pričuvu hrane ili drugih potrebitosti već "pretače svakodnevno iz šupljega u prazno" kako bi "skrpao" kraj s krajem do tamo nekog 10. u mjesecu. Taj isti radnik, na žalost, gleda drugu stranu bahaćenja, imanja u izobilju svega onoga što sebi ne može omogućiti.

**Bombardiranjem s izjavama, najavom recesija, štednje i drugih tlaka ovom je radniku dozlogrdilo. Opravdano, isti se pita do kuda seže ta silna politička mudrost koja nam najavljuje još veća opterećenja, kojima nam se pokušava zakinuti već stečena prava jednostranom primjenom ne uvažavajući socijalnog partnera kao ravnopravnog čimbenika u odlučivanju o pravima radnika koji na kraju budu plašeni otkazom ili drugim torturama?**

To nije od danas, to nije neka novina, to je praksa da vozač tramvaja, autobusa, radnik u servisu, pratećim službama bude predodređeni krivac, bude stegovno opterećivan, bude šikaniran, omalovažavan dok se to nekim privilegiranim nikako ne može dogoditi, oni očito imaju valjanu zaštitu kod poslodavca, kod šefova i nisu opterećeni ovim svagdašnjim torturama.

Na žalost nisam sretan ovakvim pisanjem, nisam niti u nekoj velikoj mogućnosti promijeniti takve pojavnosti, ali zasigurno ukazujem svakodnevno na moguća poboljšanja, moguća rješenja boljih i poslovnih uspjeha iako mi je na prvom mjestu radnik, njegove moralne vrijednosti koje moraju uvažavati svi ti silni "obećanovići" koji se danas bore za vlast kako bi isključivo njima bilo bolje.

Imajući povjerenja u sindikalno organizirano članstvo, imajući povjerenje u svijest i veliku tolerantnost koju smo nebrojeno puta dokazali, vjerujem da će naši radnici znati prepoznati vrijednosti koje će nam zasigurno jamčiti bolju sutrašnjicu na ovo današnje neizvjesno stanje.

**Izadimo u javnost, podržimo našu djecu – studentsku populaciju i njihove opravdane zahtjeve jer su to**

**naša djeca, jer mi to u konačnici plaćamo, izadimo u javnost, dajmo potporu sindikalnim zahtjevima, opravdanom buntu kojeg sindikati pokazuju za radnička prava, ali ne dozvolite da budete u "dilu" niti s jednom političkom opcijom koja nama želi manipulirati dok joj trebamo, a nakon toga nas brzo zaboravlja...**

Izadimo zajedno u javnost, na IZBORE, glasujmo po svom nahođenju, po svojoj savjesti bez dodvoravanja bilo kome i za bilo što.....**naš volan, upravljač, ključ, čekić, montirač ili kliješta neće nam nitko oduzeti budući da se za to niti ne bori....(v. š.)**



Izdavač:

Predsjedništvo Upravnog vijeća UDRUGE SINDIKATA VOZAČA I PROMETNIH RADNIKA HRVATSKE ZAGREB – OZALJSKA 105

www.usvprh.hr

**Priprema – Uređuje – Kolegij**

- Vinko Škvorc
- Anto Jelić
- Tomislav Batina
- Stjepan Knežević
- Branko Bilaver
- Rade Knežević
- Boško Aničić
- Željko Ogričić
- Zdravko Lisica
- Ante Buljan
- Gojko Radelić
- Vlado Nenadić
- Darko Šinjori
- Neven Spahija

**Glavni i odgovorni urednik**

- Vinko Škvorc – predsjednik USVPRH
- Kontakt: info@usvprh.
- Grafička priprema i tisak: Vjesnik tiskara, Zagreb

# Dopis direktoru AP SINJ Jošku Jerkanu

Poštovani!

Nastavno našeg tel. razgovora, uvjeravanja o potrebi dijaloga, uvažavanja socijalnih partnera, neugodno me iznenadio Vaš odgovor na dopis od 20. travnja 2009. g. kolegi Anti Buljanu koji je legitiman predstavnik gore navedene Udruge, a tako i glavni povjerenik Sindikata vozača i prometnih radnika AP SINJ.

Vaše pismo, tj. odgovor, poštovani gospodine direktore, nije u dobroj namjeri približavanju potrebnih stajališta, uvažavanja te pokretanja zajedničkih aktivnosti kojima bi se riješila dvojba oko funkcioniranja trgovačkog društva, usluga koje to društvo pruža građanima sinjskog kraja, a nadasve daje potrebnu sigurnost radnicima tvrtke.

Arogancije, vrijeđanja, omalovažavanja, a poglavito bilo kakva primisao u bahatosti nije i neće biti zalog budućnosti od koje obje strane s pravom očekuju kao boljitak.

Glede navedenog, još jednom Vas pozivamo, da smognete snage, potisnete povrijeđene osjećaje jer i druga strana ima svoj ponos koji ne treba previše izazivati. Svađe, nepotrebno trošenje energije s bilo koje strane neće polučiti boljitak budući da moramo biti svjesni, da rat ne rješava ekonomske pokazatelje niti evidentne probleme na što Vas kolega Buljan upozorava već će donijeti samo gubitak koji nije niti Vama u interesu niti ovoj sindikalnoj udruzi. Vi u svom odgovoru govorite o više sindikata, tj. dva organizirana sindikata pri djelovanju u tvrtki kojoj ste Vi direktor. Doista, nitko ne spori notornu činjenicu o postojanju više sindikata već Vas samo upozorava na obvezu sukladno ZOR-u, na temelju čega ste dužni dati određene akte društva sindikalno organiziranim radnicima, a tako i u ovom slučaju kolegi Buljanu.

Nepotrebna Vam je konstatacija da nemate saznanja niti dokaza o postojanju Sindikata vozača i prometnih radnika AP SINJ iako već dvije godine surađujete s istim, molim, ispričavam se, to je Vaše pravo zaboravnosti, ali činjenice govore drugačije.

Ovaj sindikat, a tako i naša sindikalna udruga, neće uređivati odnose u AP SINJU, s kime ćete Vi surađivati i koga ćete sindikalno uvažavati, ali isto tako Vas pozivamo da premostimo teške riječi kojima se neće riješiti nastali problem koji je evidentan, a koji se ne rješava budući da za isti nema vlasničke, a moglo bi se reći niti političke volje.

U dokazivanju činjenica na odnosu Vašeg odgovora ne može se reći da je sindikat zlorabio svoja prava niti obveze, već naprotiv. O nemoralu, objedama, klevetama kojima se po Vašem služi predmetni sindikat, a poglavito kolega Buljan kao predsjednik, nema nikakvih dokaza već naprotiv, isti obavlja samo svoju dužnost koje mu daje mandat i sindikalna obveza.

U petom pasusu Vašeg odgovora govorite svojom dosljednošću nevažavanja te određene naredbe što Vam zapravo dobro stoji kao jednom direktoru, ali podsjećamo Vas da nemate nikakvog prava miješati se u rad sindikata ili isti usmjeravati na neke obveze koje, naravno, Vama kao predstavniku poslodavca eventualno bi odgovarale.

Pozivajući određene radnike, poglavito vozače autobusa na razgovor u Vašu kancelariju s prijetošću da ne smiju biti članovi sindikata je ispod svakog nivoa, ali i protivno zakonu koje povlače određene potrebe za pokretanje kaznene odgovornosti, što Vam, poštovani gospodine direktore, nije doista potrebno.

S kime će pojedini sindikat dogovarati strateške sindikalne interese ili ne, to nije na Vama, poštovani gospodine direktore, već na izričitoj volji sindikata i sindikalnih predstavnika. ZOR daje mogućnost sindikatu, ako nije prethodno utvrđeno Radničko vijeće, da upravo sindikat preuzima ulogu istog za one radnike koje sindikat predstavlja.

Dakako, postoji objektivna mogućnost da ima radnika koji nisu sindikalno organizirani, tada bi bilo dobro da se sindikati dogovore tko će zastupati i te interese, a i to nije u Vašoj nadležnosti tko će to raditi. Naravno da onaj sindikat koji broji veći dio radnika učenjenih kod istog zastupa i interese onih radnika koji nisu sindikalno organizirani gdje i Vama ZOR nalaže o određenom uvažavanju i takvih sindikalno neorganiziranih radnika.

Na kraju Vašeg odgovora, da nećete uvažavati predmetni sindikat, i to je Vaše pravo, međutim ima načina i mjera kojima će Vas određene institucije pri resornim ministarstvima natjerati, Vas ili nekog drugog novoimenovanog direktora na korektan i uvažavajući ravnopravni odnos sa socijalnim partnerima.

U razgovoru koji sam vodio s gospodinom Matom Jujnovićem i s Vama, poštovani gospodine Jerkan, bilo je obećavajućih naznaka da ćemo približiti stajališta, da će se dogoditi zajednički sastanak na kojem ćemo otvoriti potrebni dijalog gdje ima volje uključivanja i poglavarstva Grada Sinja, tj. samog gradonačelnika koji je naglasio da je zainteresiran ne samo za takav vid otvaranja problema već i za jasnu nadzornu suradnju koja mu je u nadležnosti.

Ne vidimo nikakve zapreke da do jednog valjanog zajedničkog sastanka dođe, da s dužnim uvažavanjem socijalnih partnera pokušamo riješiti određene dvojbe u budućoj suradnji koja je i te kako prijeko potrebna, da pokušamo definirati određene obveze kojima nas prisiljavaju i zakonom propisana prava, a odbacimo osobne povrijeđenosti jer i takvima nije mjesto u ovakvim radnjama... (v. š.)

## Hvala Vam, direktore

Samo nam je dragi Bog poslao takvog čovjeka u minutu do dvanaest. Sve je bilo spremno za kolaps – od voznog parka do međuljudskih odnosa. Vašim dolaskom i neumornim radom sve je došlo na svoje, ali najbitnije, na pravo mjesto. Kad ste otkrili kovačnicu zla i laboratorij otrova u Prometu i to razriješili s dobrim kadrom, krenulo je na bolje. Kad ste krvarili da nabavite nove autobuse, bivši »kovači i laboranti« grlato su se borili, ali protiv nabavke istih.

Još i danas isti siju sjeme mržnje i zavisti. 15-ak i više godina bili su rukovodeći kadar, šetali hodnicima kao panovi misleći da su se uhvatili za štap vječnosti. Samo su svoje igrače tetošili, a ostale tlačili i ponižavali. Imali su zamijenjene teze; žrtvu su nazivali nasilnikom, opljačkano – lopovom...

Njihovom zaslugom mogli smo ostati bez primanja, a možda i bez posla.

Imaju umiješane prste u dodjeli privatniku crpke za gorivo u krugu Prometa – Split pa poput velikog diktatora pokazuju kako znaju uživati u blagodatima koje donosi rukovodeći položaj. Voljeli ljudi luksuz. Štiteći svoje igrače izjutra, poslije podne od istih dobivali putne torbe s darovima. Imaju li takvi savjest?

Hvala Vam, direktore, što ste dirnuli u osinje gnjezdo i sve raskrinkali.

Kod njih se pošten rad nije isplatio, a nepošten jest. Socijalne veze su davno pokidali, a nitko ih nije prisiljavao da to popravi. Kod njih treba napraviti kompletnu socijalnu resocijalizaciju, odnosno ponovno formiranje kriterija prihvatljivih i neprihvatljivih ponašanja. Nitko ih nije smio pozvati u svoje odaje i upozoriti na neodgovorno ponašanje. Navika savijanja tuđe kičme njima je ostala za sva vremena.

Hvala Vam, direktore, što se ponovno vraća osmijeh na lica radnika.

Znamo da nema više podobnih i nepodobnih. Nema više privilegiranih da mogu raditi što žele, kad žele i koliko žele. Svi dobronamjerni Vas podržavaju, samo nastavite s obračunom s mrežom bivših velikih šefova, jer Gargamel još proizvodi otrov u svom skrivenom laboratoriju, samo mu opada prodaja, manje je kupaca.

Hvala Vam, direktore, jer znam izjutra kad dolazim na posao da me čeka tehnički ispravan autobus, da je čist, da mu radi klima-uređaj i da samo moram misliti o vožnji, a ne i o drugim stvarima.

Hvala Vam, direktore, jer ne moram buditi prometnika da mi da putni radni list.

Vašim dolaskom taj se probudio, ali i njegov zao duh, jer se našla osoba da i njega probudi. Naša je sreća da ste tu i da svakom kažete u lice tko je i što je.

Hvala Vam, direktore, jer nam dajete nadu i sigurnost i bolje sutra.

Vaš Grga Čarapović uz pozdrav iz okolice Splita

## Potpura Udruge sindikata vozača i prometnih radnika Hrvatske i Sindikata pravosudne policije Hrvatske

Poštovane kolegice i kolege, obavještavamo Vas da smo zaprimili potporu Udruge sindikata vozača i prometnih radnika Hrvatske te iz udruženog Sindikata vozača ZET – Zagreb g. Vinka Škvorca koji će organizirati da se, točno u 15,00 sati, u trenutku pogreba tragično preminulog policajca Ivana Grbavca, zaustavi sav promet ZET-a, GPP – Osijeka i Prometa – Splita u cilju iskazivanja počasti našem kolegi i solidariziranju sa našim legitimnim i opravdanim zahtjevima protiv se sve većim stradavanjima nekužnih građana Hrvatske, poglavito djelatnika policije.

Također, zaprimili smo i potporu predsjednika Sindikata pravosudne policije Hrvatske g. Vlade Dubrovića koji je pozvao i sve pravosudne policaj-



ce da se uključivanjem svjetlosne i zvučne signalizacije na vozilima pravosudne policije u 15,00 sati, na skroman i dostojanstven način, pridruže odavanju počasti našem poginulom kolegi.

S poštovanjem,

Dubravko Jagić – Predsjednik SPH

## Vidi samo sebe

Mnogi od nas neće da vide ili ne žele to vidjeti i znati kako ih čovjek prevodi žedne preko vode. Dvadesetak godina radi kao prometnik i uvijek glumi neku veličinu kao da je za radnika, da je osobno najbolji i najsposobniji, a ne prizna da je neodgovoran na svom radnom mjestu.

Neko vrijeme je bio šef u agenciji i odlučivao tko će voziti za Trst, ali taj je morao donijeti cipele, inače nema više vožnje za Trst. Vozaču koji je tražio da vozi ispravan autobus, u izvještaju Prometnog osoblja napisao je "iznimno teška osoba, s njim je nemoguće raditi, molim riješiti slučaj". Prodajući duhanske proizvode iz druge države, tj. švercajući na radnom mjestu nagovarao vozača da lažno svjedoči da to nije istina, a ovaj to odbio i teške mu riječi uputio "da ti kuća gori, ja bi se dvoumio bi li bacio kantu vode". Vrbujući vozače da ga izaberu za člana Nadzornog odbora, obećavao brda i doline. Potom pekao janjce u znak zahvale, ali se i hvalio "sve su to glupani, nisu ni svjesni da su oni to platili". Pri kupnji automobila, na upit kako će plaćati kredit, odmjera preko lakta govoreći "evo vam majci, ja primam dvije plaće, a vi se j...". Kao zaštitnik radnika član Nadzornog odbora kad je jedan od nas falio i vozio pod utjecajem alkohola, isti trči za predsjednikom Nadzornog odbora i pita: "Hrvoje, jesi li više onom pijancu dao otkaz?". Iza ovoga osniva Radničko vijeće, ali samo za sebe da bi mogao imati imunitet za svoj nerad te sam sebe predloži u Nadzorni odbor. Kakvu će presudu donijeti Županijski sud u Splitu? Najvjerojatnije će dobiti kazneni progon zbog lažiranja izbora za Radničko vijeće. Provodeći izbore, sam odlučuje tko će biti u kojem odboru, sam broji glasove, sam donosi odluku o rezultatima izbora. Što je najžalosnije, njegov jedini krivac je sindikalni povjerenik koji ga je upozoravao na nepravilnosti koje radi. Povjerenik je samo tražio da izbori budu po zakonu i da ne bude nepravilnosti, a doživio je pogrđne riječi od nazočnih zaposlenika. Ponavljam da je sindikalni povjerenik želio legalne izbore, što je kršeno već na skupu zaposlenika jer sindikalnoj listi nije dano pravo ravnopravnosti u Izbornom odboru. Voli puno pričati i želi svakog pridobiti, što nije ni čudo jer je završio školu za propovjednika. Zato vi koji slušate, a ne vidite, dođite k sebi jer će vam sutra biti kasno...

Pozdrav iz Splita

Što se može očekivati od osobe opsjednute svojom veličinom? Što očekivati od čovjeka koji na licu ima krznog? Pročitajte početna slova stihova, i to obrnutim redoslijedom da znate o kome se radi.

**ETO MRKLE NOĆI  
TAMA VLADA PRAVA  
AKO NIŠTA DRUGO  
MOŽE DA SE NASPAVA.**

**KOMU IŠTA MOŽE,  
ALIBI ĆE UVIJEK NAĆI,  
LEŽANJE JE UVIJEK DOBRO.  
EVALA TI POBRO.  
SLAGAO TE DRAGI BOŽE.**

Na žalost bit će toga još! Zašto? Pravna država ovaj spor se obavezala riješiti u roku četiri dana, nažalost, ništa nije riješila ni za godinu dana i tko zna kada će. Gore prozvani i dalje prima naknadu kao član Nadzornog odbora i njemu se ne žuri kad će spor biti riješen. Njemu paše da traje do kraja njegova novog mandata, tj. još tri godine.

Srdačno Vaš Grga Čarapović

# Semafori na brkljama

**Željezničko-cestovni prijelazi predstavljaju kolizijske točke na kojima često dolazi do prometnih nesreća sa teškim posljedicama**

**Pripremio: Nenad Unukić**

Željezničko-cestovni prijelaz je mjesto križanja željezničke pruge ili industrijskog kolosijeka i ceste u istoj razini, a također uključuje i područje unutar 240 metara ceste na obje strane križanja. Cestovni ili pješački prijelaz smatra se sastavnim dijelom željezničke pruge odnosno industrijskog kolosijeka u širini od tri metra računajući od osi krajnjeg kolosijeka. Željezničko-cestovni prijelazi predstavljaju kolizijske točke željezničkog i cestovnog sustava na kojima često dolazi do izvanrednih događaja odnosno prometnih nesreća sa pretežito teškim posljedicama koje se ogledaju u smrtnom stradavanju ili teškom ozljeđivanju većinom sudionika u cestovnom prometu. Stoga željezničko-cestovni prijelazi predstavljaju ozbiljan problem sigurnosti prometa u Republici Hrvatskoj. Ovaj problem nije karakterističan samo za Hrvatsku već je kao takav okarakteriziran i tretiran u prometnim sustavima država u našem okruženju odnosno članica Europske unije.

## Šest sudara mjesečno

Na željezničko-cestovnim prijelazima u Republici Hrvatskoj događa se u prosjeku šest izvanrednih događanja mjesečno, uglavnom sa najtežim posljedicama. U prometnim nesrećama na željezničko-cestovnim prijelazima uglavnom stradavaju sudionici u cestovnom prometu i njihova imovina.

Analizom podataka iz Biltena o sigurnosti u cestovnom prometu MUP-a o prometnim nesrećama za ŽCP i njihovim posljedicama u proteklom sedmogodišnjem razdoblju možemo ustvrditi da je ukupno evidentirano 508 sudara sa vlakom ili prosječno 72,5 sudara godišnje, pri čemu je ukupno smrtno stradala 71 osoba, teško ozljeđeno 98 i lakše ozljeđeno 209 osoba.

Sve analize uzroka prometnih nesreća na željezničko-cestovnim prijelazima upućuju na zaključak da su u pravilu za njih odgovorni vozači cestovnih motornih vozila i drugi sudionici u cestovnom prometu (pješači i biciklisti). Zato je i donesen Program rješavanja željezničko-cestovnih prijelaza u RH za razdoblje od 2006. do 2015., odnosno 2020. godine. Programom rješavanja željezničko-cestovnih prijelaza u Republici Hrvatskoj utvrđeni su način i dinamika rješavanja željezničko-cestovnih prijelaza za sve pruge. Program je gotovo u cijelosti akceptiran i aktualiziran donošenjem Nacionalnog programa željezničke infrastrukture za razdoblje od 2008. do 2012. godine, koji predstavlja prvi dio dugoročnog razvojnog programa željezničke infrastrukture u Republici Hrvatskoj.

Programom se stoga za razdoblje od 2008. do 2012. godine utvrđuju planovi izgradnje nove te osuvremenjavanja i održavanja postojeće željezničke mreže, određuju prioriteta i dinamika njihove realizacije te visina i izvori financijskih sredstava, pa tako i za realizaciju dijela Programa rješavanja željezničko-cestovnih prijelaza u Republici Hrvatskoj iz 2006. godine.

## Postojeće stanje

U razdoblju od 2001. do 2007. godine sukladno aktualnim Programima rješavanja ŽCP-a na mreži pruga HŽ-a smanjen je ukupan broj ŽCP za 71 kao i broj ŽCP-a osiguran samo prometnim znakovima i trokutom preglednosti za 116 ŽCP jer su isti riješeni ugradnjom svjetlosno-zvučnih signala (SZV) odnosno svjetlosno-zvučnih signala i polubranika (SZV+POL) što je po godinama prikazano u sljedećem tabelarnom prikazu.

### Broj željezničko-cestovnih prijelaza na mreži HŽ

| Godina | Osigurani PZ+trokut | Osigurani automat/meh | Ukupno |
|--------|---------------------|-----------------------|--------|
| 2001.  | 1171                | 442                   | 1613   |
| 2002.  | 1154                | 447                   | 1601   |
| 2003.  | 1128                | 448                   | 1576   |
| 2004.  | 1109                | 451                   | 1550   |
| 2005.  | 1096                | 458                   | 1554   |
| 2006.  | 1080                | 466                   | 1546   |
| 2007.  | 1055                | 487                   | 1542   |

Krajem 2007. godine na ukupnoj mreži Hrvatskih željeznica duljine 2.974 km nalazila su se 1.542 mjesta križanja željezničke pruge sa cestom ili biciklističkom/pješačkom stazom u razini. Od ukupnog broja ŽCP u razini 616 se nalazi na međunarodnim željezničkim prugama, 403 na regionalnim i 523 na lokalnim.

U odnosu na gustoću ŽCP na mreži željezničkih pruga (HŽ) u Republici Hrvatskoj, koja iznosi 0,52 ŽCP/km, možemo ustvrditi da je ista približno jednaka gustoći ŽCP u Njemačkoj dok je znatno povoljnija u odnosu na novoprimljene članice EU što je vidljivo iz sljedećeg tabelarnog i grafičkog prikaza.

### Broj ŽCP po kilometru željezničke pruge

| Država           | ŽCP    | Km željezničkih pruga | ŽCP po kilometru |
|------------------|--------|-----------------------|------------------|
| Njemačka         | 21.416 | 37.958                | 0,56             |
| Poljska          | 18.517 | 19.599                | 0,94             |
| Češka            | 8.448  | 9.513                 | 0,89             |
| Francuska        | 19.133 | 29.286                | 0,65             |
| Velika Britanija | 7.485  | 16.208                | 0,46             |
| Hrvatska         | 1.553  | 2.974                 | 0,52             |

## Sigurnost prometa na prijelazima

Sigurnost prometa na željezničko-cestovnim prijelazima nadziru i prate odgovarajuće službe i ovlaštene djelatnici Ministarstva mora, prometa i infrastrukture i Hrvatskih željeznica te Ministarstva unutarnjih poslova i organizacija za gospodarenje, upravljanje i održavanje javnih cesta.

Sukladno tome u slučaju nastanka "prometne nesreće" na željezničko-cestovnom prijelazu u kojoj ima ozljeđenih osoba ili je nastala materijalna šteta ovlaštene policijski službenici obaviti će očevid prometne nesreće sa svrhom utvrđivanja svih relevantnih okolnosti i činjenica za nastanak prometne nesreće što podrazumijeva i utvrđivanje odgovornosti sudionika u cestovnom prometu.

Nastavno ćemo prezentirati podatke o prometnim nesrećama u kojima je došlo do naleta vlaka na cestovno prijevozno sredstvo odnosno sudionika u cestovnom prometu na željezničko-cestovnim prijelazima te njihovih posljedica za razdoblje od 2001. do 2007. godine.

Analizom podataka očigledno je da je u promatranom sedmogodišnjem razdoblju sveukupno evidentirano 3.476 prometnih nesreća na željezničko-cestovnim prijelazima, od kojih se 1.954 ili 54,6% dogodilo na fizički zaštićenim ŽCP, 669 ili 18,7% na ŽCP zaštićenim svjetlosnom signalizacijom, a 953 ili 26,7% na "nezaštićenim" (samo prometni znakovi) ŽCP.

| Godina | Sudar sa vlakom | Poginule osobe | Ozlijeđene osobe |
|--------|-----------------|----------------|------------------|
| 2001.  | 66              | 6              | 22               |
| 2002.  | 72              | 11             | 26               |
| 2003.  | 63              | 6              | 25               |
| 2004.  | 62              | 9              | 19               |
| 2005.  | 87              | 7              | 31               |
| 2006.  | 84              | 15             | 28               |
| 2007.  | 74              | 4              | 27               |

## Kako povećati sigurnost

Hrvatski autoklub i Savez za željeznicu u suradnji sa Ministarstvom mora, prometa i infrastrukture, Ministarstvom unutarnjih poslova i Hrvatskim željeznicama organizirao je okrugli stol na temu "Sigurnost prometa na željezničko-cestovnim prijelazima u razini – prijedlozi za povećanje sigurnosti". Okruglom stolu prisustvovali su državni tajnici iz Ministarstva mora, prometa i infrastrukture Branimir Jerneić i Ivica Perović, pomoćnik ministra Igor Camplin, Zvonko Šmuk, pomoćnik glavnog tajnika Hrvatskog autokluba, Mijat Kurtušić predsjednik uprave HŽ-Infrastrukture d.o.o, Branko Kreš, predsjednik Saveza za željeznicu te uvaženi stručnjaci iz cestovnog i željezničkog područja.

Okrugli stol imao je za svrhu upoznati širu javnost s problemom sigurnosti na željezničko-cestovnim prijelazima, te iznijeti konkretne prijedloge mjera za poboljšanje stanja.

Na kraju okruglog stola, a na temelju dosadašnjeg praćenja stanja i iskustava u rješavanju problema željezničko-cestovnih prijelaza u Republici Hrvatskoj i zemljama Europske unije predloženo je niz mjera i aktivnosti za koje se svi sudionici okruglog stola nadaju da će pridonijeti povećanju sigurnosti na ŽCP-ima.

### Zaključci okruglog stola su:

- Izgraditi revidirani, prethodno usklađen i usuglašen Program rješavanja ŽCP u Republici Hrvatskoj za razdoblje od 2008. do 2012.
- Obaviti kontrolni pregled – inspekciju ŽCP u razini
- Usvajati nove tehnologije i razvijati alternativni dizajn cesta uzimajući u obzir sljedeće aspekte: trepćuća crvena svjetla u sklopu prometnog znaka G 23 na ŽCP trebaju biti zamijenjena svjetlosnim signalima postojano crveno/žute boje (semafor), jer nisu dovoljno jasna sudionicima u cestovnom prometu, skinuti prometni znak broj 2004. "obavezno zaustavljanje" ("STOP") na svim ŽCP u razini, a koji su osigurani signalno-sigurnosnim uređajem sa ili bez branika/polubranika.
- Uspostaviti jedinstvenu bazu podataka o prometnim nesrećama na ŽCP u razini i njihovim posljedicama
- Pratiti i sudjelovati u postupcima usklađivanja europskog zakonodavstva relevantnog za sigurnost prometa na ŽCP i sigurnost sudionika u cestovnom prometu te ista primijeniti u nacionalnom zakonodavstvu
- Formirati projektni tim za implementiranje programa SELCAT u Hrvatskoj
- Pokrenuti opsežnu kampanju za bolju informiranost o propisima, pravilnom ponašanju i opasnostima i rizicima korištenja ŽCP u razini za sudionike u cestovnom prometu, prvenstveno vozača cestovnih motornih vozila.

Prethodno prezentirano uglavnom nepovoljno stanje glede opće sigurnosti i kvalitete odvijanja željezničkog i cestovnog prometa očituje se u činjenici da još uvijek egzistira gotovo 70 posto ŽCP-a na kojima je osiguranje cestovnog prometa provedeno samo cestovnom prometnom signalizacijom.

Od ukupno 1.553 ŽCP na mreži pruga Hrvatskih željeznica početkom 2006. godine, 514 ŽCP bilo je konačno i kvalitetno riješeno dok je 1.032 ŽCP bilo predviđeno Programom iz 2006. godine za odgovarajuće rješavanje u razdoblju od 2006. do 2015. godine, a za denivelacije do 2020. godine. Procijenjena vrijednost cjelokupnog programa iznosi 886,5 milijuna kuna. Programom je predviđena dinamika, način i prioritet rješavanja ŽCP-a. Tako je Programom bilo predviđeno, primjenom odgovarajućeg tehničkog rješenja 2006. godine, riješiti ukupno 126, 2007. godine 109 i 2008. godine 108 ŽCP ili sveukupno 343 ŽCP-a.

Na žalost, unatoč provedenom postupku usklađivanja sa subjektima u čijoj nadležnosti se nalazi građenje i održavanje cesta u proteklom razdoblju riješeno je svega 59 ŽCP ili 16% od planiranog broja, što rezultira činjenicom da je početkom 2008. godine na mreži pruga HŽ-a bilo 1.491 ŽCP-a u razini.

### Samo 0,7 posto nesreća na ŽCP

U sedmogodišnjem razdoblju evidentirano je ukupno 514.599 prometnih nesreća ili 73.514 prosječno godišnje, te ukupno 3.576 ili 510 prometnih nesreća prosječno godišnje na ŽCP.

To znači da nesreće na ŽCP u razini u Republici Hrvatskoj čine 0,693% od ukupnog broja prometnih nesreća u cestovnom prometu što predstavlja višestruko veću zastupljenost nego u zemljama EU gdje ona iznosi 0,01%.

| GODINA         | UKUPAN BROJ PROMETNIH NESREĆA | UKUPAN BROJ PROMETNIH NESREĆA NA ŽCP | UDJEL (%)   |
|----------------|-------------------------------|--------------------------------------|-------------|
| 2001.          | 81.911                        | 578                                  | 0,70        |
| 2002.          | 86.611                        | 530                                  | 0,61        |
| 2003.          | 92.102                        | 517                                  | 0,56        |
| 2004.          | 76.540                        | 487                                  | 0,63        |
| 2005.          | 58.132                        | 454                                  | 0,78        |
| 2006.          | 58.283                        | 496                                  | 0,85        |
| 2007.          | 61.020                        | 514                                  | 0,84        |
| <b>UKUPNO:</b> | <b>514.599</b>                | <b>3.576</b>                         | <b>0,69</b> |

## Nacionalni plan željezničke infrastrukture

Naime, Nacionalnim programom željezničke infrastrukture za razdoblje od 2008. do 2012. godine utvrđuju se planovi izgradnje nove te osuvremenjavanje i održavanje postojeće željezničke mreže i izvori potrebnih

financijskih sredstava što podrazumijeva i za rješavanje željezničko-cestovnih prijelaza.

Nacionalnim programom je posebno istaknuto da ŽCP predstavljaju neuralgične točke u željezničkom sustavu jer se na

njima događa najviše nesreća i ima najviše žrtava, te se zato njihovo rješavanje treba odvijati sukladno Programu rješavanja ŽCP u Republici Hrvatskoj iz 2006. godine. Nadalje je smjernicama za ulaganje i utvrđiva-

nje dugoročnih ciljeva razvitka željezničke infrastrukture istaknuto da treba provesti program rješavanja ŽCP, a u konačnici na svim preostalim ŽCP treba ugraditi uređaje za osiguranje.

skinuto s foruma



ZAGREB – Bezbrizna vožnja biciklom sedmogodišnjeg Marka Sarage u nedjelju je imala stravičan ishod. Na tramvajskoj stanici preko puta tvornice Kraš u Maksimiru dječak je naleteo na lim nepropisno postavljenog ZET-ovog displeja.

Ozljede su stravične. Marku je rasparana gotovo cijela čeljust, na operaciji u KB Dubrava proveo je više od dva sata, ispali su mu gotovi svi zubi, a na licu ima više od deset šavova. Liječnici kažu kako su ozljede takve da će oporavak biti dugotrajan, a Marko nikada više neće isto izgledati.

– Čuo sam udarac, okrenuo se i vidio sina kako mu gotovo pola lica visi. Okolo je sve bilo puno krvi, a zubi su ležali na pločniku – ispričao je Hrvoje Saraga, Markov otac.

– Nisam ni shvatio što se točno dogodilo, tek kad me anesteziolog pitao imam li sinove zube i kada sam se vratio pokupiti ih na mjesto nesreće, shvatio sam što se dogodilo – ispričao je šokirani otac.

A dogodilo se to da se dječak htio provesti između stupova ZET-ovog displeja. No tamo je bio oštar i tanak lim, gotovo nevidljiv iz dječakove perspektive. Nikakvog upozorenja niti lamele koja je trebala štiti lim nije bilo. Policija je napravila očevid, a dječakove ozljede nisu okvalificirane kao teške ozljede, pa kaznene prijave protiv ZET-a neće biti. Roditelji su najavili tužbu.

## KOMENTARI

### Jadno dijete | witchie |

Mali jedini nije kriv, a platio je najveću cijenu. Uzgred rečeno, radi se o SEDMOGODIŠNJAKU! (za previše pametne) Naravno da mali nije kriv. Kriv je i to u potpunosti taj glupavi roditelj koji nije dijete podučio da se NEVOZI po tram stanici, a još je i bio s djetetom i nije pazio na njega. Roditelja treba kazniti zbog zanemarivanja djeteta što je rezultiralo teškim i nesagledivim posljedicama za dijete...

**e deki, | witchie |** Al si bezdušan! Dakako da je kriv ZET jer je to javna površina i postoje valjda neka pravila o postavljanju objekata. A postoje valjda i neka pravila o divljanju djece po tram stajalištu i to još uz prisutnog roditelja. Roditelj je ovdje apsolutno odgovoran i treba ga kazniti jer nije vodio brigu o djetetu i to uz glavnu prometnicu.

**CyranoDeBergerac |** Nadam se da roditelji ovo čitaju... žalite se na očevid i rad policajaca jer tu se radi o teškim ozljedama, očito policajci ne poznaju zakon dobro, isto tako, nemojte propustiti tužiti ZET (ishod toga je nažalost neizvjestan) i nađite odvjetnika koji radi na proviziju da nemate velike troškove... preporučio bih vam jednog koji ima iskustva s tužbama sa ZET-om, ali reklamiranje je odvjetnicima nažalost zabranjeno, makar i posredno... raspitajte se... isto tako, duboko mi je žao zbog dečka, nadam se da će se što bolje oporaviti...

**metropolis |** Žalosno, ali i šlampavo! ZET kriv – da, nije zaštitio kod postavljanja displeja taj oštri lim. Dječak kriv – da, vozi se biciklom po pločniku i, vrag mu ne da mira, hoće kroz te dvije šipke proći i ne vidi lim. Tata kriv – da, sinu kupio bicikl i nije se potrudio da ga nauči propise i to gdje može, a gdje ne može voziti. I još uopće ne pazi na njega. Strašno.

**moj komentar – bilo bi bolje za ZET da više pažnje posveti sigurnosti vozila, pruga, prometnica, stajališta, itd... a ne da se bavimo glupostima tipa dijeljenje "NATO" majica na Trgu za radnoga vremena, slikanja i puštanja u promet svakog hebenog tramvaja skup sa gradonačelnikom ili vješanja onih glupih zastavica na sva vozila tijekom blagdana i praznika... baš mi je žao djeteta... i kao zetovac se osjećam djelomično odgovoran za dječakovo stanje, želim mu brz oporavak... a roditelja bi zatvorio jer se ne brine o svom djetetu | zagoractenej**

I mene je sram što sam zetovac kad vidim ovako nešto grozno... ne znam da li je ZET odgovoran za stanje na stajalištu i displeja ili ne, ali svejedno se loše osjećam radi ovog

teškog incidenta pogotovo jer znam da se gomila love troši u ZET-u na gluposti, a ne radimo one osnovne stvari koje bi trebali, između ostalog se ne brinemo dovoljno o sigurnosti svih sudionika u prometu, od nas vozača pa do putnika... baš me zanima što će naš glasnogovornik kazati, sigurno nešto tipa kaznit ćemo krivca... a najveći krivac za sve loše (i dobro) što se događa je uprava... bilo bi lijepo kad bi se naš gradonačelnik, direktor i sva ona svita (manekeni) koja se vozi prilikom puštanja tramvaja u promet, udostojili otići i posjetiti mališana jer je on najmanje kriv za ovo... stvarno mi je žao dječaka i želim mu da što prije izađe iz bolnice i bez trauma... i da se vratim na članak o besplatnom prijevozu... za koga mi uvodimo novi sustav naplate karata kad se 70% ljudi besplatno vozi, a u centru grada 100%... umjesto tih milijuna i milijuna eura uludo bačenih moglo se mnogo toga drugog napraviti i nabaviti (od službene odjeće i obuće do poboljšavanja radnih uvjeta u firmi)... ali, onda ne bi kumovi zaradili!!!! i dobro je Londonac komentirao: u Londonu je najskuplja karta u centru grada u prvoj zoni, a najjeftinija u predgrađu... ALI ŠTO JE LONDON ZA ZAGREB, PA MI SMO BOGATI MILIJUNAŠI I MOŽEMO SI DOPUSTITI BESPLATAN PRIJEVOZ SVIMA... MI SMO NAJBOGATIJI GRAD NA KUGLI ZEMALJSKOJ I MOŽEMO SE PONAŠATI BAHATO I TROŠITI NOVCE POREZNIH OBVEZNIKA... BAR DO IZBORA I DOK BANDITOS OPET NE POBJEDI... ali, moj glas nebu dobil.

Jesmo li mogli spriječiti?

□ Poslao/la Barunel dana uto svi 05, 2009 4:57 pm

...pozdrav... danas sam radio i sa svih Tiskovih kioska se vidio naslov o nesreći koja se dogodila u nedjelju na našem stajalištu na Ravnicama u smjeru grada, te sam uzevši novine i pročitavši tekst ostao kao čovjek doista potresen nesrećom koja se dogodila 7-godišnjem dječaku Marku koji je eto na neki način tek počeo živjeti, a dijete će posljedice stravične nesreće i na neki način proklete sudbine nositi cijeli život i cijelo jutro i sada razmišljam o tome jer doista mislim da to čovjeka potrese... meni je ZET u mojih 35 godina dao sve – materijalnu sigurnost, riješeno stambeno pitanje i doista nema govora da ja tu firmu volim i da me pogodi kada se govori o ZET-u na negativni način iako ako smo iskreni moramo priznati da smo tromi, neorganizirani, rekao bih ravnodušni i onda kada se desi ovakva stravična nesreća kao u ovome slučaju sa malim Markom ne mogu se oteti dojmu da smo to mogli spriječiti, iako tu postoji cijeli niz nesretnih okolnosti... nakon što sam pročitao tekst o tome, a imao sam liniju broj 13 danas, nisam mogao, a da na svim stajalištima ne pogledam kako izgledaju te stajališne oznake i taj nesretni lim (izgleda poput maloga pladnja, ovalnoga oblika širok 10-ak cm na najširem dijelu) i ostao sam iznenađen na koliko mjesta na liniji 13 se vidi taj lim i ono zašto me to iznenađilo je da je danas utorak, dakle prošla su 2 dana od nesreće maloga Marka, a mi kao ljudi, društvo i firma nismo odreagirali da se ti limovi u roku 2 dana maknu sa svih tih stajališta... sada čitam razne forume na internetu, razne komentare i mišljenja, koja se kreću od toga da je kriv roditelj i dijete, ali uglavnom se krivi ZET i već su ljudi slikali te "famozne limove" i nabrojili stajališta na kojima se oni vide i to je ono što smatram da je jednostavno nedopustivo... malome Marku više nije bitno, da li je kriv njegov otac, grad, ZET, sudbina ili nešto drugo, to dijete je nastradalo za cijeli život, ali ne mogu shvatiti da mi kao firma nismo odreagirali u roku odmah kada se već dogodila ta tragedija (doista je teško bilo unaprijed predvidjeti da se takvo nešto može dogoditi) i krenuli u micanje tih "limenih pladnjeva" već u nedjelju, a evo danas je utorak i već smo dozvolili da snimke tih stajališta kruže netom i u biti nemamo što reći, da istina je da ih ima na jako puno stajališta (npr. stajalište Žitnjak, samo okvir niti jedan jedini plastični dio)... za to krivim nas sve i gubitak samokritike, ljudskog dostojanstva i naše tromosti i neuvažavanja... ne želim ovaj post nikako iskorištavati, ali zar trebamo sutra isto ovako nešto čitati i zbog displeja na Kvat. trgu, a toliko je to kritično mjesto?... malome Marku djetetu od 7 godina doista od sveg srca želim što brži oporavak, sa što minimalnijim posljedicama i u fizičkom i psihičkom smislu, jer dijete je tek na početku svoga životnoga puta, a zadesila ga je stravična nesreća... Vinu predlažem da organizira posjet malome Marku i da mu u ime Sindikata kupimo nekakav "nevini" dječji poklon ne iz razloga da se pravdamo, već iz razloga da se solidariziramo sa djetetom i nesrećom koja mu se dogodila i evo ja se javljam ako se moj prijedlog usvoji da budem u toj delegaciji koja će posjetiti maloga Marka... pozdrav... Barunel



□ Poslao/la novi dana uto svi 05, 2009 7:08 pm

strašno je sve to što se dogodilo malom dječaku... ali problem je u sljedećem... pa zar nije više dosta da sve, ama baš sve što ZET napravi ispadne nemarno, aljkavo i krivo... treba već jednom netko snositi odgovornost za posao koji radi i za koji je plaćen... pitanje: tko je naručio ovakve nosače? tko je projektirao iste i tko se u

ZET-u složio sa njihovim izgledom (sjetite se da su u početku ti nosači imali samo po jednu šipku sa svake strane i da su se klatili i na najmanjem povjetarcu, a da se naknadno zavarila po druga štanga nakon što je novi voditelj projekta upozorio na taj nedostatak)... kako je moguće lamele na nosačima tako napraviti da se svako malo krađu... tko je kriv? bivši voditelj projekta i ekipa... ja nikad ne bih izabrao takve nosače kad imamo masu gradova u Europi koji su to vrlo lijepo i elegantno riješili... tko je naručio ovakve displeje na kojima ne možeš poslati poruku dužu od par riječi, a već odavno postoje razne kombinacije od trepćućih, trčećih i dr. ... što će nam ticketing kad se svi voze besplatno? što je sa autobusima i malim rezervoarima koji ne mogu izdržati u prometu cijeli dan? Pa tko je taj tko je takve buseve naručio, za jaja bih ga objesio... što je sa krivo projektiranim stajalištima tipa Kvatrić, Britanac i slično... ma, možemo nabrajati do unedogled sve loše projekte u ZET-u a nitko ne odgovara za loše obavljene posao... a naša uprava što radi? Stavila se u službu politike, pa naš direktor se jedini od svih direktora javno exponira i podržava Bandića i sudjeluje u njegovoj promociji... bilo bi bolje da obavlja svoj posao i vodi ovaj ZET... eh da nam je direktor kao što je bio gosp. Mandl, pravi stručnjak, inovator i umjetnik...

## "Displeji nisu prijetnja dok ih ne unište vandali"



– Rekli ste da imate veliki problem s vandalima koji skidaju lamele na tramvajskim displejima, a zbog toga je, kažete, nastradao i mali Marko Saraga. Postoje li displeji u gradu na kojima nikad nije bilo lamele, jer mi smo ih izbrojali barem desetak?

– Naravno da ne, vi pravite priču koja ne stoji. Evo, danas smo postavili nove lamele, gdje su nedostajale, između ostalog

i tamo gdje je Marko nastradao, a već danas ih pola nema. Mi imamo tehnologiju da ih učvrstimo, ali oni ih svejedno ukradu. Sve imamo i dokumentirano.

– Je li ZET spreman na tužbu i hoćete li se pokušati dogovoriti s roditeljima?

– Mi ne bježimo ni od moralne ni od financijske odgovornosti, ali pustite da dijete prvo izađe iz bolnice.

– Jeste li posjetili ozlijeđenog Marka u KB-u Dubrava?

– Ja sam još danas to htio, ali policija mi nije smjela dati kontakt-informacije. Ali, evo sutra ćemo ja i predsjednik Uprave Zagrebačkog holdinga Ivo Čović ići u bolnicu.

– Tko je točno kriv za ovaj propust i hoće li odgovarati?

– Sutra ću dobiti izvještaj službe unutarnje kontrole i znat će se točno, imenom i prezimenom, osoba koja je zakazala.

– Smatrate li se vi osobno odgovornim za ovo što se dogodilo?

– Preuzimam na sebe punu odgovornost kao direktor ZET-a, ja se osjećam najodgovornijim. Teško mi je, i ja imam djecu, pa mi i kao ocu nije ugodno kad se nešto ovakvo dogodi.

Ovo nije prvi slučaj ozljeđivanja, nama se javila gospođa čiji je sin prije 11 mjeseci na sličan način nastradao.

– Jeste li sada svjesni koliko su opasni ti displeji?

– Meni se isto javila gospođa koja je upala u šaht pa je tražila nove cijepile. To je rješenje koje su napravili stručnjaci i displeji nisu opasni sve dok ih vandali ne unište.

– Zašto se uvijek neke stvari idu popravljati tek kad se nesreća dogodi?

– Ma to nije istina, mi te lamele cijelo vrijeme postavljamo, ali bila je nedjelja, neradni dan, pa nismo odmah stavili novu.

– Kada će, napokon, displeji profunkcionirati i prestati biti testni?

– Nadam se da bi do kraja kolovoza sve trebalo biti gotovo.



Lim oštar kao britva sa ZET-ovog displeja dječaku rasparao čeljust

## Promišljanja forumaša

### Glasnogovornik ZET-a...

□ Poslao/la **tnt-grupa** .....citiram dotičnog gospodina

*"Ispričavamo se putnicima za neugodu koju su osjetili zbog vozača, te ukoliko imaju bilo kakvu sličnu zamjerku ili uoče vozače u prekršaju, neka nam jave i mi ćemo ih sankcionirati – kaže Jurić i dodaje da u ZET-u osuđuju ovakvo ponašanje vozača"...*

Ma od kuda nekome hrabrosti i ovakve bahatosti da poziva putnike na linč i ukazivanje grešaka vozača kad oni nisu za to kompetentni i zakon im to ne dozvoljava kao ni njemu da nekome sudi i sankcionira kako si on to uzima za pravo... Tko si ti da nas sankcioniraš...? Sankcioniraj one koji nam ne daju normalne uvjete rada...! Glasnogovorniče, ODLAZI...

### Re: Glasnogovornik ZET-a ...

□ Poslao/la **ikarus** .....no dobro. Uprava ima svog glasnogovornika, za to ga dobro plaća i jasno je da on definitivno nije naš glasnogovornik. A zašto ga i mi onda ne bismo imali?... Zašto ne bismo sazivali tiskovne konferencije i na njima promovirali istinu?... Zašto na njima ne bismo iznijeli prljavo rublje za koje znamo?... Ima tu dosta štofa i za lešinare, pa neka građani znaju zašto se voze tak kako se voze i za to tako sku-



po plaćaju (**naravno ne direktno već kroz proračun**)?... I zašto naša vozila loše griju?... I zašto ne rade klime?... I zašto se vozila kvare?... I kako dolazi do prometnih nesreća?... I da bi se vozili još puno gore da vozači (**većina**) ne voze baš tako kako voze!... I da se maknu s vrata ako ne silaze na stanici!... I zašto nekog stisnu vrata dok na njima bez veze stoji desetak putnika od kojih vozač ne vidi ništa!... I da se maknu s prednjeg perona autobusa jer vozač ne vidi ništa kod skretanja ili retrovizor!... I kako se otvaraju i zatvaraju automatska vrata!... I da su vozači osobnih automobila po Zakonu dužni propustiti vozilo javnog gradskog prijevoza kad izlazi iz ugibaldišta!... I da nam ne uletavaju sa svih strana u veliki razmak koji održavamo jer to je naš uobičajeni put kočenja!... I da pozovemo policiju da nam oslobodi žute trake jer jedan zglobni autobus prevozi ljudi kao 100-150 automobila (**da ne govorim tramvaj**)! I da ti isti putnici konačno shvate tko ih zapravo vozi, a tko vozika!... I da konačno jednom stanu na našu stranu kako bi njima i nama bilo bolje, jer mi smo tu radi njih, a ovi koji vožaju i njih i nas radi svih nas zajedno!... I neka se već jednom prime pravog posla, prepoznaju prave probleme (**mi im možemo u tome pomoći**), umjesto da ih guraju pod tepih i neka ih počnu rješavati na pravi način!... Ili, neka se već jednom maknu jer sve traje puno predugo, a svaki dan je sve gore!

### Re: Glasnogovornik ZET-a ...

□ Poslao/la **nov** .....stvar je u tome što je dolaskom novog direktora srušen sustav vrijednosti u ZET-u.

Na površinu su izašli ljigavci, rođaci, nezalice i oni najglasniji, sumnjivog morala, nikakvog znanja, bez fakultetske naobrazbe ili sa kupljenom diplomom... napravljena je čistka i godine će trebati da se srede stvari jer će ove nezalice upropastiti ovu firmu... u ZET-u ima krasnih i poštenih ljudi, stručnjaka, ali ne mogu doći do izražaja kad su im šefovi nezalice i stalno ih koče jer se boje za svoju guzicu i fotelju... jedino što znaju, znaju se dobro slikati kad se pušta novi tramvaj ili autobus u promet... pa je tako i slučaj sa glasnogovornikom... taj potrkčo žari i pali po ZET-u, naređuje svima od direktora do vozača, a šefovi su guzičari koji mu se uvlače i ispunjavaju sve njegove prohtjeve... prema tome, on nije potrkčo već stvarni gazda u ZET-u... potrkčo je onaj kojeg svi šamaraju i šalju po šibice, dok je ovdje potpuno drugačiji slučaj... on je gazda sa vrlo visokim primanjima, a svi mi smo "potrkčo" jer radimo i plešemo kako nam taj malac bez škole svira...

### RAD S KARTAMA U AUTOBUSNOM PODSUSTAVU

□ Poslao/la **tbatina** ..... posljednji dopis iz centra od g. Zrnčića o pregledu i naplati karata u autobusnom podsustavu stvarno je zanimljiv, ali i nevjerojatan. Nakon godina upozoravanja o neispravnosti poništivača karata i nemogućnosti naplate karata neko se sjetio, da bi kartu trebalo naplatiti. Vozači svoj posao rade na najbolji način, ali zbog nečijeg nemara i nebrige ne žele biti vrijeđani i omalovažavani od strane putnika. Novi autobusi CITARO i IVEKO prije puštanja u promet trebali su biti opremljeni sustavom poništavanja i naplate karata, a ne da danas vozimo gradom i uveseljavamo putnike sa nemogućnošću istih radnji!!!



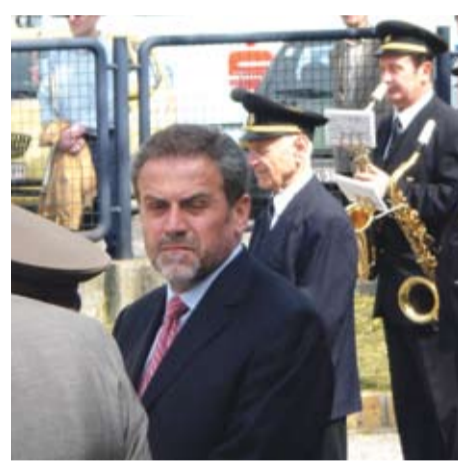
### Re: Problematika tramvajskog prometa

□ Poslao/la **robert.tpd**

...informacije radi, na Kvatriću se radi na osposobljavanju prometnog semafora kada linije 5, 7 i 13 skreću prema Šubićevoj, a da se aktivira semafor za automobile i upali crveno svjetlo kao što se planira postaviti veća nadstrešnica za displeju kako bi sunce što manje smetalo gdje bi se poboljšala i sama vidljivost na displeju... Naravno, moramo znati, da su to pitanja i problemi izneseni od strane nas vozača i upornošću eto sve po malo dolazi na svoje tj. radi se na kvarovima, bez obzira kako to nekome izgledalo, iako ću reći i ja da je to sve sporo, ali ipak smo potakli i sigurno ubrzali sve radove svojim stalnim i dosadnim upozorenjima o sigurnosti i nedostacima...



### Re: Problematika tramvajskog prometa



□ Poslao/la **tnt-grupa** .....pozdrav i veliki uzdah o ovoj temi...na brzinu navodim:

- danima nam ne radi skretnica na Branimirovoj i nitko ništa ne zna do daljnje...
- svakodnevno žute crte pune automobila, policija ne reagira...
- na Savskom mostu svaki vikend ujutro čudo do čuda od smeća pijanaca i budala, ali opet policije nema, a mi ne smijemo izaći iz kabine nikoga opomenuti iako nam pravilnik nalaže da takve ne smijemo voziti kao ni one što odspavaju pol službe pa vas ja pitam, što mi je činiti... tu bi i sindikat mogao malo poraditi...

- opet ja na policiju, posred llice parkirani auti po pješačkom, na punoj crti po sredini kolnika i nitko ništa ne poduzima... isto je i tik ispred njihove l. policijske postaje na Zrinjčevcu gdje su svi parkirani u kontra i tko zna sve u kojem smjeru, a tek da ne spominjem naše holding kolege iz čistoće pa sve razne dostavljače novina itd., uz sve to, nemojte ići kupiti sebi ništa za jesti ili piti na stajalištima (umrite od žeđi i gladi u 13-ici i 5-ici)...

- tko je odgovoran za još niz sitnih propusta koje nitko niti sankcionira niti za njih odgovara dok se za slične stvari na vozačima lome koplja, npr. na svim stajalištima kroz Vukovarsku linija 3 ide do Savišća što naravno već dugo nije istina, kao ni linija 2, a znamo da postoji motorizirana služba koja bi trebala takve stvari zbog putnika ispravljati po stajalištima nakon tih promjena u prometu...



Obavijesti koje idu u zadnje vrijeme po stajalištima o raznim promjenama su i te kako zakašnjele jer je vrlo nezgodno (*i za vozače i putnike*), u 10 sati staviti papiriće za zastoje prometa od 16 do 22 sata, još kad tome dodamo način na koji je to lijepljeno (*flasteri*), doista se pitam kako nije nekoga sramota te obavijesti lijepiti flasterom jer to izgleda vrlo neugledno i sramotno za ZET...

- uz to još nam je grad pun stajališta bez stajališta tj. novo predviđenih koja se postavljaju, ali bez oznaka za što nema opravdanja jer su se trebala prije opremiti oznakama pa onda postavljati te u vrijeme njihova instaliranja nema oznaka za privremena stajališta, što bi trebalo biti zbog putnika.

### Autobusi na plin – novi promašaj?

□ Poslao/la **ikarus**... Koliko oni koji nabavljaju vozila znaju nešto o tome pokazalo se dolaskom novih Citara kad nitko nije znao da u njih treba točiti AdBlue dodatak pošto imaju Euro4 motor u skladu s novim zakonima. Jer oni su sklopili super-posao na lizing koji uključuje održavanje, registraciju, tehničke preglede, gume... ZET daje samo gorivo i vozača. Samo treba znati što sve treba točiti u njih! Doista, koliko oni znaju o tome što kupuju?

Primjer drugi: stigli oni mali kokošinji od Iveca pa ga ja malo razgledam na parkingu kad evo direktora za autobusnu tehniku u golfu petici (*sebi su nabavili puno bolja vozila*). "Šta gledaš malo, to ti je na šasiji od kamiona" – "Znam, na Iveco Dailyju" – "Ne, ne, šasija je od kamiona, bio sam ja u tvornici gdje se rade". Kao da Daily nije mali kamion?!... Uskoro treba doći 60 autobusa na prirodni stlačeni plin (CNG) u Dubravu. Od Iveca naravno, marke s kojom nemamo nikakva iskustva i gorivom s kojim isto nemamo iskustva. A 60 buseva je skoro pola izlaza. A i plin je sve skuplji, a bus ga troši puno više nego dizela. Ali na Zapadu voze na isto, to je vidjela i žaba da se konji potkivaju... u garaži se ne radi još ništa za njih... gdje će se tankirati?... Jedino mjesto u HR gdje se ovo gorivo može tankirati je plinara u Radničkoj, a i tamo je stara tehnologija, pa se jedan bus puni i po sat vremena (*bili su CNG MAN i Mercedes na probi i tamo su se točili*). Po zakonima ovi busevi ne smiju ući ni u zatvoreni prostor koji im nije prilagođen uz posebnu ventilaciju... Naravno, ne smije se oko njih niti variti, brusiti i sl., a znamo kako to kod nas u radioni izgleda. Tako barem pričaju dečki iz radione... Sve mi se čini, da će ti busevi doći i stajati dugo parkirani, a lizing od osam godina će se uredno plaćati... povijest PROMAŠAJA se ponavlja... Ponavlja se Atron?

# 50 godina od smrti Dragutina Mandla (27. 4. 1959. – 2009.)

**Inovator, stručnjak, direktor, prijatelj, veliki čovjek...**

**Mnogo je u proteklih 115 godina bilo ljudi koji su svojom pojavom i radom zaslužili da ih se posebno istakne.**

Jedan od njih zasigurno zavrjeđuje, a to je veliki gospodin **DRAGUTIN MANDL**. Rođen je 4. travnja 1892. u Zagrebu, gdje je i maturirao na realnoj gimnaziji. Završivši 1919. u Beču studij elektrostrojarstva, vratio se u Zagreb i odmah počeo raditi u Zagrebačkom električnom tramvaju.

**Umro je točno prije 50 godina, 27. travnja 1959. godine.** Izvanredno visokom stručnošću, nepokolebljivom savješnošću i neumornom marljivošću, Mandl je uvelike pridonio brzom oporavku tramvajskog prometa od posljedica dvaju svjetskih ratova. Bio je tipičan predstavnik svestranoga tramvajskog inženjera, potanko upućen u cjelokupnu problematiku javnog prometa, i to kao prometni, elektrotehnički, strojarški i građevinski stručnjak. Već u početku svog rada konstruirao nova tramvajska motorna kola i rukovodi njihovom gradnjom u ZET-ovim radionicama. Od motornih kola s drvenim kosturom prva su puštena u promet 2. srpnja 1922., a ubrzo je dovršio nacрте za motorna kola i prikolicu s čeličnim kosturom, koja su u izradi od 1924. godine. Osim toga, konstruirao je tramvajska motorna kola za polijevanje ulica. Prvi je Mandlov izum konstrukcija polužne kočnice na njegovim prikolicama (1924.), patentiran u Njemačkoj. Zajedno s inž. Adolfom Košakom i Antonom Zieglerom izumio je novi kontaktni klizač za oduzimanje struje, patentiran 1929. u tuzemstvu. Prigodom rekonstrukcije i

proširenja tramvajske pružne mreže, Mandl nadsvođenjem potoka Medveščaka, dizanjem željezničke pruge na nadvožnjake i drugim zahvatima unapređuje izgled i potiče razvoj čitavih gradskih područja. Navest ćemo samo još neke od značajnijih njegovih inovacijskih ostvarenja:

– razvio vlastiti postupak zavarijanja tračnica

– preuredio zastarjelo postrojenje uspinjače uvodeći električni pogon

– razvio konstrukciju potpuno sva-renoga kolosiječnog križališta

– prvi u svijetu izveo beskonačno svareni kolosijek od željezničkih tračnica, i to ne samo u pravcu nego i u zavoju, što se dotad nije smatralo provedivim

– ostvario je vlastitu konstrukciju lančanog ovjesa tramvajskog gornjeg voda od isključivo domaćeg materijala

– razvio novu leguru za kočne klade.

**Godine 1950. Mandl je konstruirao novi tip tramvajskih elektromotora**, čiju je proizvodnju poslije preuzela tvornica "Rade Končar". Na temelju opsežnih studija konstruirao je sa svojim suradnicima nova jednosmjerna motorna kola tip 101, na kojima je izveo i posebnu zaštitnu napravu protiv gaženja (tzv. "košara").



U povodu obilježavanja 50-godišnjice smrti Dragutina Mandla

U ZET-u su izrađena tri prototipa tih kola, a serijsku je proizvodnju poslije preuzela tvornica "Đuro Đaković" iz Slavonskog Broda.

Osim toga, Mandl je mnogo surađivao u domaćim i stranim stručnim časopisima, kao i na međunarodnim skupovima, a objavio je i niz stručnih knjiga.

Inženjer Mandl nije bio samo vrhunski kreator u svojoj struci i svojem zvanju nego je kao čovjek široke kulture dao značajan doprinos na polju likovne umjetnosti kao uvaženi medaljer, zatim kao glazbeni umjetnik, te kao ekspert za numizmatiku i filateliju. Osnovna je njegova značajka bila temeljitost u svakom poslu kojega se prihvatio. U ZET-u je, osim toga, obrazovanje osoblja podigao na najvišu moguću razinu, a uspješno je organizirao



Delegacija Sindikata vozača i prometnih radnika ZET – Zagreb u povodu 50-godišnjice smrti Dragutina Mandla položila cvijeće i zapalila lampaše s hrvatskim obilježjem na njegovom počivalištu...



i društveni život. Uza sav svoj veliki ugled, kao vrhunski inženjer i erudit, ostao je kao čovjek skroman i pažljiv prema svakom, a svoje je golemo znanje prenosio na mlade požrtvovno i nesebično.

### Podsjećamo!

Svi koji su poznavali inž. Mandla, bilo osobno, bilo po njegovim radovima, slažu se da je bio doista velik stručnjak, organizator i čovjek koji je dalekosežno zadužio svoje poduzeće i svoj rodni grad. Stoga je posve opravdano da je godine 1985. po Dragutinu Mandlu nazvana i jedna zagrebačka ulica, i to baš ona u kojoj se nalaze novi ZET-ovi pogoni u današnjoj Dubravi za koje je dao i prve poticaje. (v. š.)



Pokušali smo obnoviti natpis koji glasi  
MANDL INŽENJER DRAGUTIN  
4-IV-1892 + 27-IV-1959

**SUNCE**

Odaberite svoju policu dobrovoljnog zdravstvenog osiguranja iz serije Classic ili Exclusive.

www.sunce.hr



- na koji način poimate određene mjere koje danas poslodavac provodi... (dodatak od 6 % za dopunsko znanje, dodatak od 10 % za samoposlugu vozačima kao i dodatak servisnim mehaničarima, električarima koji svoj posao obavljaju na terenu)
- smatrate li da smo kao radnička populacija previše opterećeni predizbornim "igrarijama" koje nas stavljaju u "PAT POZICIJU"... (evidentno je da je rukovodeći kadar opterećen stranačkim i političkim prepucavanjima, a samo poslovanje stavljeno je u neki drugi plan, je li smjena u dijelu operativnog kadra dobrodošla, odnosno je li njihova alternativa najbolje rješenje u ovo predizborno vrijeme)
- ima li poslodavac VIZIJU budućeg poslovanja... (opravdana bojazan radnika u svim segmentima poslovanja u odnosu na ispunjavanje posla, tj. zadanih vrijednosti, radnik nema sigurnosti koja bi mu trebala biti jamstvo dobrog poslovanja već se ono manifestira u vidu određene improvizacije?)

### U razgovorima koje smo vodili s određenim radnicima dobili smo i određene stidljive odgovore:

#### 1. Frano Maretić, 39 godina rada u ZET-u, dispečer PT Dubrava:



- nije u redu da se jednostrano donose odluke koje zadiru u prava radnika,
- i sam vidim da nekaj ne štima, rukovodeći kadar previše bude opterećen političkim prepucavanjima, što u konačnici opterećuje sam proces rada, što, naravno, nije dobro,
- nisam siguran ali niti ovakva situacija nije dobra...

#### 2. Marko Stanić, 38 godina u ZET-u, stolar PT Dubrava:



- i sam pomalo osjećam da budem zakidan na svakoj plaći pomalo, nisam siguran, poštuje li poslodavac Kolektivni ugovor i uvažava li predstavnike sindikata,
- ovakve političke igre doživljam još jednim obećanjima samo da se zauzme stolica, a nama radnicima i dalje bude tak, kako nam je i sada,
- bojim se da poslodavac previše luta u izboru rukovodećeg kadra, a to nije dobro, kako za nas radnike, tako i za samo poslovanje.

#### 3. Dragica Skender, 38 godina u ZET-u, službenica u PT Dubrava:



- nisam zadovoljna ovakvim načinom rukovođenja jer i sama trpim velike nepravde na svome radnom mjestu, do sada sam bila ponižavana, omalovažavana od svojih pretpostavljenih. Naravno, prava koja sam nekada i imala budu mi bez obrazloženja ukinuta,
- politika me ne zanima, ali je previše osjećam kao opterećenje,
- nisam sigurna ima li poslodavac viziju budućeg poslovanja, ali smjenu za koju sam čula pozdravljam jer dobro znam da mi niti jedan novi šef ne bu donesol veće nepravde od ovih do sada koje sam morala suzama oplakivati...

#### 4. Davor Hečimović, 16 godina u ZET-u, referent za promet u PT Dubrava:



- primjećujem da ima određenog nezadovoljstva i mogućeg zakidanja na plaći nekim grupacijama radnika,
- naravno da politička previranja imaju nekada i štetne posljedice na samo poslovanje iako toga ne bi smjelo biti,
- svaki čovjek ima određenu viziju, za pretpostaviti je da i poslodavac ima viziju budućeg poslovanja, što odražavaju i današnji potezi naše uprave.

#### 5. Stjepan Babić, 30 godina u ZET-u, pratnja na kombi-vozilu:



- ovo što su nam oduzeli nije u redu, svaki dodatak na plaću u ovakvim odnosima mora biti poštivan jer mi to pošteno zaradimo,
- to nije prvi put da budemo opterećeni predizbornim glupostima, ali, na žalost, mi to ne možemo promijeniti,

- ovakvo poslovanje nema budućnost, a tako ni potrebnu viziju, smjena samo radi smjene nema efekta, već treba pokazati čvrstu ruku u poslovanju kako bi i mi radnici imali povjerenja u takvog poslodavca, a ne biti na ovakav način obmanjivani, nikom od ovih do sada smijenjenih ništa ne fali, a tako neće niti sada ovima.

#### 6. Domagoj Fuček, 4 godine u ZET-u, vozač vozila za prijevoz osoba s posebnim potrebama:



- upoznali smo predstavnike sindikata o zakidanju koje je poslodavac jednostrano donio, ne slažemo se s takvim odlukama i zakidanjima kada znamo da se to ne događa nekom u kancelarijama,
- slušam sva ta silna prepucavanja i obećanja te nisam previše s time opterećen jer me to i ne zanima, ali isto sam mišljenja da to nije dobro za nas, vjerojatno nije dobro ni za ukupno poslovanje koje ovisi i o stabilnosti,
- bojim se da nam predstoje puno veće neugodnosti od ovih kojima sada svjedočimo.

#### 7. Mladen Bedenik, 4 godine u ZET-u, vozač vozila za prijevoz osoba s posebnim potrebama:



- zbog ovakvih zakidanja smo članovi sindikata od kojeg očekujemo da zajedno zaštitimo stečena prava koja nam poslodavac jednostrano zakida,
- o političkim prepucavanjima nema previše riječi iako se i nas mlade previše s tim opterećuje. Smatram da predizborne kampanje ne bi trebale utje-

# Temeljno

cati na naše poslovanje iako osjećam da smo doista u situaciji za koju nema nitko volju poduzeti bilo kakav potez za naš boljitak,

- viziju poslovanja te smjene kojima se žele prikriti određeni promašaji ne mogu komentirati iako ih osjećam.

#### 8. Robert Merunka, 4 godine u ZET-u, vozač vozila za prijevoz osoba s posebnim potrebama:



- zato postoji sindikat i nije u redu da poslodavac ne uvažava potpisane akte sa socijalnim partnerima, nikako ne mogu prihvatiti zakidanje nas vozača kojima su ukinuta određena prava kojima nas poslodavac oštećuje za cca 50 - 700 kn mjesečno,
- u takvim političkim prepucavanjima ne sudjelujem i ona me ne zanimaju iako ih osjećam na svakom koraku,
- meni je važno da imam posla, a o smjeni i budućoj viziji poslovanja ne mogu govoriti jer i ne poznajem dovoljno tu temu.

#### 9. Antonio Mužek, 5 godina u ZET-u, vozač vozila za prijevoz osoba s posebnim potrebama:



- ovaj posao koji obavljamo, vrlo je složen, odgovoran i zahtjevan, dodatak koji smo do sada imali, a poslodavac nam je to jednostrano ukinuo, to nije u redu i sigurno ću zahtijevati i od sindikata da nas zaštiti te vrati stečena prava koja nam pripadaju,
- ne vidim ništa loše, pa mi smo nacija koja se zna veseliti, bilo to predizbornim obećanjima ili samim izborima,
- vizija poslovanja, smjene pojedinaca u rukovodećem kadru su neka prijevarena koja nam zasigurno ne jamči bolju sutrašnjicu, ali - vidjet ćemo.

#### 10. Danijela Benjak, 24 godine u ZET-u, pratnja u kombi-vozilu:





# pitanje: aktualnosti uoči izbora

- ❑ ljuta sam na sve ove poteze poslodavca koji nas iz mjeseca u mjesec sve više zakida, plaća koju dobivamo 10. u mjesecu je OK, ali mi radnici to pošteno zaradimo te nije u redu jednostrano zakidanje koje i te kako osjetimo na plaći,
- ❑ ništa bitno se neće promijeniti, a nas se bude i dalje vozalo kao i do sada,
- ❑ već je davno prije trebalo nekog smijeniti, a neku novu viziju poslovanja neka ustroje stručni i odgovorni ljudi koji će poštivati struku i posao koji mi obavljamo.

11. Stjepan Kurjak, 25 godina u ZET-u, dispečer – linijski kontrolor u PA Dubrava:



- ❑ na žalost, svakodnevno vodim ovakve polemike o nepravdama kojima nas opterećuje poslodavac, i to nije dobro,
- ❑ i ovi izbori će se završiti, obećanja će se zaboraviti, a nama se ništa neće na bolje promijeniti, osim što ćemo imati samo još više gorčine,
- ❑ tko još običnog radnika pita za viziju poslovanja, za smjenu ili imenovanje, znam dobro da se za volan autobusa ili kontoler tramvaja nitko ne bori.

12. Stipan Ribić, 21 godinu u ZET-u, linijski kontrolor u PA Dubrava:



- ❑ budući da sam upoznat sa sindikalnim aktivnostima, isto tako degradacijom koju provode pojedinci u funkciji sindikata nije ni za očekivati nešto bolje. Naravno, poslodavac koristi priliku te potihom zakida stečena prava jednostranom odlukom bez suglasnosti i onih sindikata koji su zainteresirani za boljitak radnika u ZET-u,
- ❑ evidentno je da je rukovodeći kadar opterećen stranačkim političkim prepucavanjima, a samo poslovanje stavljeno je u neki drugi plan, to zasigurno nije dobro jer zbog toga nemamo rješenja u poslu koji obavljamo,
- ❑ danas je moderno smjenjivati, neki su sindikati osnovani kod nas u Dubravi kako bi smjenjivali svakog onog koji ne odgovara njihovom razmišljanju, sama vizija nekog budućeg poslovanja je vrlo nejasna, a vjerojatno i upitna.



Fotografije pripremio – Ante Jelić, razgovarali – Drago Jambrović i Robert Nikolić

Vizija poslovanja, organizacije i logistika, politička previranja, pretpostavke dobroga, uvažavanje svakog radnika, statistike i proračuni, mudrost u komunikacijama su njegove vrline, a možda i nešto više...

Symbolike radi ili slučajnost pozadine, ali, ipak usko vezan s određenom radničkom populacijom u podružnici ZET.

U nekim krugovima dobro došao iako omalovažavan od pojedinaca koji mu zavide. (v. š.)



Pripremio: Nenad Unukić

## Crna prometna bilanca

### Raste broj mrtvih na prometnicama

Iako se broj prometnih nesreća smanjuje, opet je sve više mrtvih, što je znak da rastu brzine, a s njima i posljedice

Policija se može hvaliti smanjenjem prometnih nesreća za više od 10 posto, sa 60.997 u 2007. godini na 53.482 u prošloj godini. Lani je samo u Zagrebu bilo 16.314 nesreća, što je više nego u PU splitsko-dalmatinskoj, osječko-baranjskoj, primorsko-goranskoj i istarskoj, zajedno! Može se hvaliti i padom broja teško i lako ozlijeđenih za oko 3.000. No

ostaje činjenica da je ponovno u trendu povećanje broja poginulih. Naime, dok je prije dvije godine bilo 619 smrtno stradalih u prometu, lani ih je bilo 662.

U najviše prometnih nesreća, prema kategoriji vozila, sudjelovali su automobili, i to u 74.166 nesreća, ali ni teretna vozila nisu nevinaša s gotovo 9.500 udesa. Detalji se vide iz sljedeće tablice.

#### Prometne nezgode prema vrsti vozila

| Vrsta         | 2007.          | 2008.         | %            | Poginuli   |            |
|---------------|----------------|---------------|--------------|------------|------------|
|               |                |               |              | 2007.      | 2008.      |
| Automobili    | 85.117         | 74.166        | -12,9        | 309        | 303        |
| Autobusi      | 1.407          | 1.141         | -18,9        | 6          | 17         |
| Kamioni       | 11.005         | 9.450         | -14,1        | 17         | 20         |
| Tramvaji      | 265            | 217           | -18,1        | -          | -          |
| <b>UKUPNO</b> | <b>109.740</b> | <b>95.981</b> | <b>-12,5</b> | <b>495</b> | <b>527</b> |

#### Mnogima je cesta preuska, a drugi su prebrzi

Smanjio se i broj sankcioniranih prekršaja sa 925.720 u 2007. na 855.228 lani. Ali, koliko je stvarno bilo prekršaja, drugo je pitanje. No, ono što zabrinjava jest porast brzina. Tako je uhvaćen čak 671 vozač koji je vozio brzinom većom od 50 km/h od dopuštene u naseljenom mjestu, što je porast od 41,3 posto. Ne treba se zavaravati da je to malen broj. To treba gledati kao najmanje 671 mrtav pješak ili dijete. Povećao se i broj "trkača" na autocestama. Uhvaćeno je gotovo 2.000 vozača koji su vozili 50 km/h brže od dopuštenih 130km/h.

Što znači nepropisno mimoilaženje? Po slovu zakona mimoilaženje je prolazanje vozilom pokraj drugog vozila koje se po istom kolniku kreće iz suprotnog smjera. Broj onih kojima je cesta preuska porastao je sa 54 na čak 115 ili nevjerovatnih 113 posto! Mnogima je očigledno cesta preuska, što znači samo da su ili neiskusni ili prebrzi.

#### Ruski rulet pijanih i neregistriranih

Ako se gleda stanje u našem prometu, imamo premalo nesreća i premalo mrtvih. Naime, čak 10.500 tehnički neispravnih vozila se kreće hrvatskim prometnicama, a nevjerovatnih 37.700 vozila se kreće neregistrirano i bez tehničkog pregleda. To je samo broj prekršitelja koje je policija uhvatila, a do pravog broja ćemo doći kao optimisti ako ga pomnožimo sa dva, a kao pesimisti ako ga pomnožimo sa četiri ili pet. Pa, kako vam drago.

Još da tome dodamo 33.465 uhvaćenih vozača u prometu bez položenog ispita (a koliko ih tek ima?), postaje jasno da trebamo zahvaliti Bogu što smo danas sretno prošli u prometu. Ali, to još nije sve... Sad na red dolazi susret sa više od 51.000 pijanih vozača, koliko ih je prometna policija zaustavila, a koliko ih tek nije zaustavila? Najpijaniji su u Zagrebu i PU splitsko-dalmatinskoj. Zna se i zašto.

Zagreb je najveći grad, pa analogno tome ima i najviše vozila u prometu, a Dalmacija opet ima vrhunška vina, pa ne treba čuditi, da te dvije regije imaju trećinu svih pijanaca u prometu.

#### Gdje su tu profesionalci

Ako u 95.981 nesreća sudjeluju sa oko 11 posto vozači autobusa i teretnih vozila, tada bi takav odnos trebao biti i u prekršajima. Negdje jest, a negdje nije. Recimo, nešto manje od 100.000 vozača kažnjeno je zbog pojasa. Koliko se vozača autobusa ili kamiona veže? A koliko ih za vrijeme vožnje koristi mobilni? No, dobro, nije nas nitko vidio i kaznio. Ali jednut je uvijek prvi put.

Koliko su od gotovo 11.000 od prometne policije evidentiranih nepoštivanja prednosti i prolaska kroz "crveno svjetlo" na semaforu učinili profesionalci?

Recimo samo ako je tramvaj dug pedesetak metara i prva kola prođu na "žuto", ne treba objašnjavati da su zadnja prošla kroz "crveno". A od tih 11.000 evidentiranih prolazaka kroz "crveno" i nepoštivanja prednosti čak 7.112 je završilo nesrećom. Nazdravlje.

Dakle, rastu brzine, rastu hormoni, pa treba biti izuzetno oprezan u prometu, mladi su sve agresivniji, vozačice sve nediscipliniranije i sve bliže mladim agresivcima. Jurnjave u noćne sate po gradskim prometnicama, bez obzira na svjetla semafora ravno je ruskom ruletu. Samo da ne pogodi nas, oni neka ginu, kad im se hoće.

#### NA PULFERU

##### Briga za radne ljude

Gledam kako nam gradi protupotresne sigurnosne zone širom grada? Ste videli kak nam se mijenjaju autobusne postaje?

Dva reda armaturne mreže i tone i tone betona po stajalištu. To ne bu zdrmal nikakav potres. Pa još nadstrešnica! Kromirana cijev colerica, ti bokca ta ne bu nigdar zarđala. Ona valjda služi da nas zaštiti od crepa koji budu padali sa krovova kad dođe potres. Ko bu to sve plati, pita me sused Štefek. – Je kak je on bedak, pa to smo već mi platili, a ak ne bu dost, već će nam dignuti cijene nekih usluga iz "Foldinga".

Ali važno je da nas semafor obavještava da nam autobus kasni. Kao da ja to ne znam, kad ga nigdar nema. Lako je gospođu Bantiću s našim novcem (a čul sam da nas je i zadužil!?) špilati Robina Hooda. A nek si malo pročita prometni zakon. Rajše da je napravil ugibaldište za autobuse nego semafore sa redom kašnjenja autobusa. Ak je takva briga za radne ljude, onda bi molil jedan dobrotres negdje oko pola dva popoldan kad idem na Crnomerec na posel, ali onoga dana kad autobus iz Dugava kasni. Znae tam na Selskoj ima jedan parkić, pa nema crepova s krova.

## Ni med cvetjem ni pravice



Sredinom 20. stoljeća u Engleskoj je osnovan ženski pokret koji je nastojao dovesti status žena na ravnopravnu razinu s muškarcima. Prvo što je taj feministički pokret nastojao napraviti bilo je omogućiti ženama izlazak na izbore. Žene koje su pripadale tom pokretu zvale su se sufražetkinjama, a ime su dobile upravo prema tom prvom cilju (sufragarri – glasovati).

Od ove velike pobjede u borbi za jednakost ljudi, čovjek bi pomislio da se štošta toga promijenilo i da smo sada svi jednaki. I to je točno. Mi zbilja i jesmo svi jednaki, samo što su neki malo jednakiji od drugih.

Ova je situacija jasno vidljiva u današnjem društvu. Činjenica je da posao mora biti odrađen, ali ne na način da dok se jednakiji časte i slave Uskrs uz fiš i druženje u toploj atmosferi blagdana, oni jednaki rade. Umjesto da se organizira smjenski rad, ili da se, jednostavno, ostavi dio fiša za jednake, oni jednakiji su punog želuca otišli svojim kućama ne misleći na jednake.

Nadamo se da će ubuduće ona prava jednakost prevagnuti i da ćemo za nadolazeće blagdane, uistinu, svi biti jednaki i da ćemo svi okusiti dio blagdanskih fiša.

PRENOSIMO S FORUMA  
www.usvprh.hr.

Godišnja skupština UVA-ZET-a, Sekcije  
PT Dubrava

## Nagrade primjernim vozačima

**Zdravko Kučić je dobio priznanje za desetogodišnji rad bez bolovanja i prometne nesreće**

Bilo je vrlo svečano na redovitoj godišnjoj skupštini UVA-ZET-a, Sekcije PT Dubrava. Dodeljena su priznanja za 49 primjernih vozača i 12 vozača koji u prošloj godini nisu imali ni dana bolovanja i nijedne prijava. To su Željko Klasić,

Snežana Šarenić, Jozo Zetić, Mladen Kovačić, Ostoja Dragosavljević, Luka Mlinar, Nediljko Vrkašević, Mirko Brezina, Drago Lučić, Žarko Kulić, Ante Križanac i Vinko Kikić, dok je za desetogodišnji rad bez bolovanja i prometne nesreće priznanje dobio Zdravko Kučić.



Skupštini su bili nazočni i gosti, I. Tolić, direktor ZET-a, I. Miličević, direktor za promet, S. Smolčić, direktor za autobusnu tehniku, Z. Pečenić, direktor za tramvajsku tehniku, M. Ljubičić, predsjednik Udruge branitelja Zagrebačkog holdinga, Jakov Pranjić, predsjednik UVA ZET-a, Vinko Škvorc, predsjednik USVPRH i drugi.

U izvješću o radu, Anto Jelić, predsjednik Sekcije nabrojao je sve učinjeno i naglasio da je u planu i dalje novčano pomaganje

članovima, obilazak bolesnih i stradalih članova, organiziranje izleta u Veli Lošinj i Međugorje... Nakon službenog dijela Skupštine daljnji tijek nastavljen je u ležernijem opuštenom tonu uz dobru zabavu i "bogatou tombolu" koja je mnoge razveselila.

(N. U.)



## Nosač autobusa klase: Panturist

Pretpostavljam da je svatko od nas gledao bar jednom na National Geographicu razne znanstvene emisije o novim izumima, dostignućima u naružanju, znanstvenim pokusima i sl. No meni je jedan dokumentarac ostao duboko u sjećanju. Naime, radi se o seriji dokumentaraca koji obrađuju temu nosača zrakoplova klase: Nimitz



(Aircraft carrier Nimitz). Taj nosač na nuklearni pogon dugačak je 335 metara, visok 20 katova iznad mora, a površina sletno-uzletne piste je skoro 2 hektara. Gradnja takvog broda (grada na vodi) traje 5 godina. Američka vojska ih trenutno ima 10 u službi u raznim dijelovima svijeta. I to obično gdje su krizna i opasna žarišta jer služe radi zastrašivanja zbog njihove nevjerojatne razorne moći. A pored njih plovi još najmanje 6 brodova: razarača, tanker s gorivom za zrakoplove...

Brod nosi 90 zrakoplova, posadu čini 6.000 mornara, a pogone ga dva nuklearna reaktora koja mu omogućuju brzinu od 30 čvorova i putovanje bez uzimanja goriva 20 godina. Takva grdosija američkoj bi mornarici trebala služiti idućih 50 godina.

**Impresivno, zar ne?!**

No ono što mene fascinira je ono unutra. Onaj bitan čimbenik (bez ljudi je ovaj brod hrpa željeza), je posada od 6.000 duša. I sama pomisao na tu brojku baca u stanje dubokog razmišljanja. Pa gdje stanu svi ti ljudi i oprema? Kakav sustav zapovijedanja i discipline mora biti na takvom neuobičajenom mjestu?! Jedan dio emisije upravo govori o toj temi. A pred kamerama se pojavljuju mornari, marinci, piloti, ganeri & shutery s piste (to su oni ljudi u color majicama koji usmjeravaju zrakoplove) razni zapovjednici pa i sam kapetan broda.

Možete zamisliti kakva je potrebna disciplina da bi se na takvom "skučenom" prostoru održao red i mir te da svatko od 6.000 ljudi bude donekle zadovoljan. U toj piramidi od 6.000 duša svatko je odgovoran za svoj dio posla. Od kuhara do kapetana i nitko nije imun na stroge kazne u slučaju pogrešaka. Naravno, da bi se održao moral, obavezne su nagrade i stimulacije ljudi koji su to zaslužili. Jer jedino je to način da se čovjek koji je na moru mjesecima održi i potakne da bude još bolji kao primjer ostalima.

Malo sam razmišljao i shvatio da to i nije ništa novo. Nego jednostavno na nosaču se to i provodi u djelo. Svaka pogreška se strogo kažnjava. Sami članovi posade su sudionici nekakve porote koja sudi čovjeku koji je zgriješio, a kasnije nadređeni određuju kaznu. Vrlo bistro i učinkovito! Jer tko bolje zna svog radnog kolegu nego li mi jedni druge? Znači, kada zgriješimo ili smo vrlo uspješni u obavljanju zadaće, jedino mi, radni kolege možemo ukazati poslodavcu da je određeni čovjek zaslužio da ga se nagradi ili suprotno. Informacija dolazi do uprave i tamo se vijeća kako nagraditi ili ukoriti radnika. A stimulacija vrijednih radnika je vrlo efektivna u zdravoj sredini (na žalost, u jako malo tvrtki se ova metoda provodi). Jednostavnom računom dolazi se do zaključka da samo zadovoljan i sretan radnik može davati 100% od sebe, a time i tvrtka u konačnici ima bolje rezultate.

Kao i mornar na nosaču, radnik mora biti usredotočen na boljitak svoje tvrtke tj. kvalitetnim obavljanjem svojih dužnosti pomaže u napretku poslovanja. A to se može dogoditi jedino ako taj isti radnik osjeti da se cijeni i poštuje njegov uspješni rad. Kada bi na nosaču aviona nekvalitetni isplivali u prvi plan, taj nosač ne bi daleko doplivao! E, tako isto i kod nas na kopnu, ako tvrtka dozvoli eksponiranje loših radnika na duge staze, rezultat je u velikim postotcima gotovo uvijek negativan!

Bez odlaganja svi smo mi na jednom velikom nosaču i pod hitno bismo morali ozbiljno shvatiti svoje zadaće. Svatko na svoj način pridonosi snazi kolektiva. U toj piramidi koja se sastoji od čistačica, perača, mehaničara, vozača, ljudi iz agencije, uprave i šefova NITKO NE SMIJE BITI IMUN na sankcije ako je u nečem zgriješio, a isto tako i na nagrade, ako je pridonio boljitku kolektiva. Jer svi mi stremimo istom cilju da taj naš nosač mirno i sigurno plovi ovim nemirnim i uzburkanim morima,

koja su stvarno neobjašnjivo nesigurna, i ako samo na trenutak izgubimo koncentraciju, potonut ćemo, a to stvarno nitko od nas ne želi!!!

Čuvajmo naše nosače, borimo se pošteno za njih i bit će nam svima lakše i ljepše, iako je recesija, i ružno, ružno vrijeme!!!

**Pozdrav s nosača autobusa klase: PANTURIST**



# GRUMF prvi

Piše: Zvonko Pečenić

Uvod

**GRUMF I je stroj kojim se omogućuje glatko brušenje utora na križićima i sričtima**

## Problem, definicija

U Zagrebu se već više od sto godina ljudi prevoze tramvajima. Tramvaji su dio javnog prijevoza ili drukčije rečeno prijevoza svakome dostupnog pod jednakim uvjetima.

Sastavni dio tog sustava je **pruga**. Sastavni dio donjeg voda su **križišta i sričšta**.

Sričšta i križišta omogućuju tramvajima da prelaze ukriženim tračnicama bez mehaničkih udara. Sričšta i križišta izdižu tramvaje na vijence kotača pa tramvaji na tim ukriženim mjestima voze po vijencima kotača umjesto da se bandaže kotača kotrljaju po kruni tračnica.

Problem nastaje kad su sričšta, križišta i vijenci kotača tramvaja toliko istrošeni da gube svoju namjenu. Nastaju mehanička buka i vibracije koje izazivaju **velike probleme** u svom okolišu kako za tramvaje i putnike, tako i za stanare u obližnjim zgradama.

Taj problem se rješava izgradnjom potrošenih i ugradnjom novih križišta što povlači za sobom i velike troškove.

## Stara ideja, nova rješenja

Ti troškovi se mogu iznimno smanjiti. Ako bi se uspjelo precizno navarivati i precizno izbrusiti sričšta i križišta, troškovi sanacije istih mogli bi biti smanjeni i do šest puta u odnosu na (alternativno) njihovu izgradnju i zamjenu novima. Postupak varenja i brušenja se može ponoviti najviše tri puta, otprilike svake sedme godine. Drugačije rečeno, nema demontaže i ponovne montaže npr. križišta, što podrazumijeva da nema niti osam puta rezati i osam puta variti krajeve križišta na tračnice!

Vrijednost ove ideje nije u tome što je nova, nego u njenoj naprednijoj primjeni jer se sada mogu izbjeći greške koje su napravili drugi materijalizirajući istu ideju.

## Realizacija ideje u Zagrebu

U Zagrebu, točnije u **ZET-ovom poslovnom području Održavanje tramvaja**, skupina stručnjaka se sastala te definirala ciljeve i kako treba izgledati sam stroj. U tijeku



Na probi brušenja u remizi Trešnjevka uočena su daljnja poboljšanja...

materijalizacije stroja i nadalje se razvijala ideja o stroju. Počelo se od drvene šablone s utorom za brus, a završilo se s respektabilnim strojem s vlastitim elektromotorom. U osmišljavanju, razradi i materijalizaciji rješenja sudjelovalo je primarno petnaestak osoba. Tehnologiju organizacije samog procesa su mnogi ocijenili vrhunskom i nesvakidašnjom. Niti jednog trenutka se nisu pojavljivale ljudske slabosti kao što su "tko je što smislio", "tko je važniji" niti je bilo ikakvih aluzija koliko će tko zaraditi zbog svog doprinosa u ovom stvaralačkom procesu istraživanja i razvoja.

Prvo brušenje u krugu remize Trešnjevka je prekinuto zbog puknuća sajle kojom se s drugog stroja okretao brusni kamen na GRUMFU I. Ideja sa sajlom je napuštena, a stroj je prerađen tako da ima vlastiti nesamostalni pogon, odnosno nema vlastiti izvor električne energije. Asinhroni motor je ubrzo stigao bez naknade iz Končara.

Drugo brušenje u krugu remize Trešnjevka je, zahvaljujući velikoj obrtničkoj spretnosti ljudi iz "donjeg voda", bilo uspješno, te je u subotu 25. 04. 2008. u 0:05 sati počelo brušenje dva križišta na uglu Draš-

kovićeve i Vlaške ulice. Zadovoljstvo, koje je graničilo s natruhama sreće i ponosa, ogledalo se kod svih nas koji smo tom događaju prisustvovali. Pretpostavljam da je bio zadovoljan i Franjo Miličević, tada na drugom mjestu rada u Zagrebu.

Primjenom moderne i požrtvovne organizacije (primjerene trenutku), stroj je bio završen u svega tjedan dana. Dodatno, mogu reći da su zetrovci uspješno riješili jedan od **najgorih problema** koji je do sada općenito bio neriješen u javnom prijevozu tramvajima.

## Što dalje?

**Prvo** će se dodatno poboljšati GRUMF I s uočenim poboljšanjima od ljudi koji su ga i napravili.

**Drugo**, nabavit će se adekvatni brusevi debljina 15, 20, 30 i 40 mm.

**Treće**, definirat će se svojstva budućih križišta i sričšta kao i elektroda i bruseva. Primijenit ću moderni kriterij "Ukupni trošak" za ocjenjivanje bilo čega iz te problematike kako bi se dobilo "najbolje što se može" ili skoro optimalno rješenje.

**Četvrto**, potražiti ću firmu koja objedinjuje sva znanja potrebna za završnu (optimiranu) varijantu GRUMFA II, a koji će biti potpuno samostalan (robotiziran) i imat će minimalan "UKUPNI TROŠAK". Iz dijela zarade od proizvodnje takvog stroja adekvatno ću nagraditi ljude zaslužne za stvaranje GRUMFA I.

**Peto**, legalizirat ćemo konačnu verziju GRUMFA I.

Ovog trenutka se mogu, u ime Zagrepčana i Uprave ZET-a, samo iskreno zahvaliti svima iz PP Održavanje tramvaja koji su svojim bogatim iskustvom i respektabilnim znanjem stvarali sinergiju pri materijalizaciji GRUMFA I.

Stručnost radnika Donjeg voda je pridonijela da ni manje nedorečenosti GRUMFA I nisu utjecale na iznimnu kvalitetu uratka. Osmišljena su daljnja poboljšanja...

## Štovani gospodine Škvorc!

Vjerujem da se sjećate mojih brojnih priloga u listu "ZET" pod pseudonimom "putnik reporter". Šteta da list više ne izlazi te se ta suradnja morala naprasno prekinuti, no što je tu je!!

No na nedavno održanoj izložbi Kluba željezničkih modelara sreo me je R. Kovačić i pitao zašto ne pišem neke zanimljivosti te ih šaljem Vama za list koji navodno izlazi u ZET-u? Pošteno rečeno **nemam pojma** da neki pisani medij izlazi no dobro je ako je tako. Mi smo u Tehničkom muzeju kroz 17 dana izlagali i brojne modele vozila ZET-a što je pobudilo veliku pozornost preko 8.000 posjetitelja. Osim "Parne uspinjače" (koja je i dimila) bio je tu model tramvaja nove serije 2201, kojega je vjerno izradio naš član Dražen Bijelić tako da je vozio po maketi. Nabrajati ostala ZET-ova vozila kao tramvaj poljevač, radni tramvaj i druge tipove Karla Mandla te zglobne, trajalo bi a nije ni tema ovog mojeg dopisa. Nije nam poznato da li je netko od ZET-ovaca bio na izložbi, a ja sam osobno pozvao g. Tomicu Jurića!?



Tema o kojoj Vam pišem je događaj viđen 14. 4. 2009. oko 19 sati na semaforu (Račkoga, Smičiklasove te Đorđićeve), a zbilo se na tramvaju "Katica" na liniji I u smjeru Trga žrtava fašizma. Naime, kroz gornje prozore "Katicе" izlazila su iz tramvaja dva mladića tako da su prvo progurali noge a onda sa puno napora i ostatak tijela gdje je sa glavom bilo dosta problema, no ipak su izašli. Promatrajući gradnju navedenog zglobnjaka (vidi sliku) vidi se da su gornji prozori odmah ispod krova, te nije jasno **kako** su mogli noge tako visoko gore podići te ih izbaciti izvan tramvaja a onda ostatak tijela?? No, nije to jedino viđeno zadnjih dana po tramvajima. Tako su dečki u dresovima NK Sesvete u novom tramvaju linije 12 u smjeru zapada uključili kočnicu i **smijali se** vozaču koji je morao doći na drugi kraj tramvaja da otkoči kola. U trećem slučaju mladići su otvorili prozore te na stajalištu **pljuvali** na putnike koji su čekali tramvaj!! Što je sljedeći potez "urbane gerile" vidjet ćemo?? Sve to vide i sve brojniji turisti pa si možemo misliti što o nama govore kad se vrata doma?



Radoslav Karleuša, "putnik reporter"



Zapisnik sa sastanka USVPRH od 21. 04. 2009. g. (početak u 12,00 sati)

## Sjednica Predsjedništva s izvršnim odborima

Radna tema: 1. Izvještaji s terena i  
2. Donošenje određenih zaključaka

**Nazočan: g. Stjepan Smolčić – direktor za autobusnu tehniku**

Uvodnu riječ podnio je g. Vinko Škvorc – predsjednik, gdje se osvrnuo na raznu problematiku koja dominira u radnoj sredini vozača i članova udruge, a



zanimljivo je da je članovima u tijelima sindikata koji su redom iznosili evidentne probleme kako slijedi;

– od aktualne problematike o stanju u pogonu Velika Gorica govorio je g. J. Miličević te je iznio niz problema koji se odnose na radnu problematiku vozača, servisnih mehaničara, ispravnost autobusa i njegovih uređaja, probleme u održavanju ispravnosti autobusa, kao i postupak vozača u slučaju kvara na autobusu s mogućnošću otklanjanja kvarova. Posebno je istaknuo da glavni problem trenutno predstavlja raznolikost voznog parka imajući u vidu sadašnje stanje autobusa prema tipu i proizvođaču, te probleme s nedostatkom autobusa za pokrivanje prijevoza svih putničkih linija.

– Od strane vozača iz pogona Dubrava iznesen je problem nedostatka rezervnih dijelova, te su taksativno nabrojili dijelovi koji su deficitarni, a isto tako iznesen je problem nedostatka alata i kvalitetnog alata kod servisnih mehaničara.



– Između ostalog iznesen je i problem koji se javlja u vezi kvara na autobusu kada se vozač javi Centru i iz Centra dobiva naputak da vozi dalje ili slično, što predstavlja problem, a najčešće je naputak Centra loše rješenje kako za autobus, tako i za vozača, čime se vozača stavlja u zadnji položaj od strane Centra, iako se dobro zna da vozač ima najjasniju sliku o kvaru na autobusu i može realno procijeniti stanje, a od strane Centra mu se daje drugačija uputa koja se pokazuje lošim rješenjem.

– Postupak u slučaju kvara temeljito je objasnio predsjednik udruge g. V. Škvorc te skrenuo pozornost vozačima kako su upravo oni ti koji odlučuju o stanju autobusa u danoj situaciji i procjenjuju je li moguće dalje nastaviti vožnju ili je potrebno čekati intervenciju stručne osobe.

– O problematiku u pogonu Podsused govorio je g. S. Štaba i iznio niz problema koji su trenutačno prisutni, a to su: dolazak toplog vremena i ispravnost klima u autobusima koji uglavnom nemaju prozore za otvaranje i klima je potrebna jer su autobusi konstruirani upravo za korištenje klime, te je naglasio da sada u većini autobusa klime nisu ispravne i ne rade.

– Pored klime istaknuo je kako su u pogonu Podsused istaknuti oglasi o problemima na podvozju autobusa koji su nastali vožnjom preko ležećih policajaca i kako se apelira na vozače da tim dionicama voze maksimalno oprezno i polako, i kako se od strane rukovoditelja pogona na oglasu našao sadržaj o obvezi vozača autobusa da nakon završenog drugog navrata dvokratne službe izvrši točenje goriva u autobus, a potom ga vozi u park na parkiranje, što do 01. 04. 2009. g. vozač nije godinama radio, već mu je to nova obveza, a koja se treba uklapati u staro normiranje i trajanje radnog vremena.

– Između ostalog g. Štaba je istaknuo da je prekinuto odrađivanje produžavanja voznih vremena na pojedinim linijama, a da su neke linije već opremljene novim voznim redovima i da isti dobro funkcioniraju.

– O problemima u pogonu Podsused govorio je i g. T. Batina koji se pohvalno osvrnuo na sadašnje stanje broja autobusa u pogonu, ali je naglasio da još uvijek ima problema s tehničkom ispravnošću, urednošću, poništivačima karata, oznakama linija i problema na terminalu Črnomerec, gdje zglobni autobusi nemaju dovoljno velike perone za prometovanje jer je isti terminal građen po modelu solo autobusa.

– Na već spomenutu problematiku u pogonu Podsused nadovezao se iznošenjem problema i I. Junković navodeći kao evidentan problem granje na trasama putničkih linija koje nije sanirano već više od godinu dana od javljanja Centru da taj problem postoji, te naveo Huzjanovu ulicu, ulice Bizek I., Bizek II., Stenjevačku ulicu, Perjavicu, Jarek donji itd., zatim problem parkiranja autobusa na terminalu Črnomerec od strane vozača Samoborčeka i Autoturista, koji ometaju promet i stvaraju probleme vozačima ZET-a, i posebno naglasio neučinkovitost prometne policije u smislu omogućavanja nesmetanog odvijanja javnog prijevoza putnika i namjenskog korištenja pratećih stajališta i ugibališta duž trase, koja za sada proizvoljno i nekažnjeno koriste vozači osobnih i drugih vozila, zauzimajući ih prilikom parkiranja i zaustavljanja, a pre-



ma njima policija ne postupa, dok istovremeno autobusi ne mogu pristajati u ugibalištima jer su zauzeta s jednim ili više vozila.

– U svrhu otklanjanja opisanog problema, predložio je rješenje na način da se od strane ZET-a odgovorna osoba s opisanim problemima izravno obrati u MUP i pokuša dogovoriti učinkovitiju suradnju i aktivnost njihovih policajaca glede problema odvijanja nesmetanog prijevoza putnika.

– Vozači vozila kojima se vrši prijevoz invalidnih osoba su iznijeli svoj problem umanjenja određenih dodataka na plaći, što je za rezultat imalo umanjenju plaću za iznos oko tisuću kuna, te im nije jasno iz kojih razloga im se počeo vršiti drugačiji obračun i što se zapravo dogodilo.

– Iz pogona Velika Gorica, vozači su iznijeli prijedlog da se direktor g. S. Smolčić kod sljedećeg dolaska u V. Goricu uputi na trasu linija 269 i 330 kako bi utvrdio nepodnošljivo uništen kolnički zastor te dionice, što bitno uništava ispravnost autobusa glede ovjesa i ogibljenja.

– Ponovo se u diskusiju uključio g. Batina iznijevši problem neurednosti u prostoru vozača koji nastaje od strane neodgovornih vozača koji u tom prostoru puše i otrešaju pepeo te ostavljaju razne papire i ostalo, a time se prlja i vozačko sjedalo što kasnije prlja radnu odjeću i ružno je za vidjeti, a od nekolicine vozača potječu takvi postupci. Čak u službenom autobusu pojedini vozači puše za ono kratko vrijeme od pola sata dok se prevoze na posao i zagađuju prostor i na taj način maltretiraju nepušače, a što bi trebalo zabraniti, te ga zanima kada će doći u pogon na korištenje stroj za čišćenje vozačkih sjedala, i kad će prestati crnilo po volanima autobusa zbog korištenja uprljane krpe pri brisanju.

– U diskusiju se uključio i g. Jelić koji je konkretno iznio problematiku nastajanja kvara i dijagnosticiranje istog od strane vozača, navodeći da vozač konkretno vidi iz signalizacije koja se upali, o kojem se kvaru radi, i jasno mu je, može li ili ne može nastaviti vožnju ili je potrebno prekinuti upravljanje i čekati intervenciju, te da mu u tom smislu točniju informaciju ne može dati djelatnik Centra koji je za isti kvar saznao od vozača.

**Na navedena pitanja odgovorima se izjasnio direktor g. Smolčić te naglasio sljedeće:**

– da će se u pogon Velika Gorica dodijeliti računalo te educirati osoblje za rad i otklanjanje kvarova koje su iznijeli vozači

– da će se u pogonu Dubrava riješiti problem nabave dijelova i snabdjeti skladište dijelovima i alatom, te da je do takva stanja došlo zbog modela centralne nabave dijelova

– da će u najkraćem roku biti stavljeni u funkciju klime u autobusima, za što će se osobno pobrinuti

– da će se ukinuti vožnja na točenje goriva nakon dvokratne službe, a što je nedavno uvedeno od strane rukovoditelja pogona u Podsusedu, što podržava i g. V. Škvorc

– da će se u skoro vrijeme riješiti problem podrezivanja i uklanjanja granja sa kolnika

– da su ugradnje ležećih policajaca izvršene nakon urgencija lokalnih moćnika, a da ima i dosta nelegalno postavljenih, što će se nastojati riješiti

– da će dogovoriti s MUP-om suradnju za rješavanje problema ometanja u odvijanju javnog prijevoza putnika, što uzrokuju O.V., vozila dostave i kamioni, parkiranjem i zaustavljanjem.

U završnoj riječi je predsjednik udruge g. V. Škvorc iznio informacije: da se planira odlazak na Lošinj 10. 06. 09. i da tamo namjerava održati radni sastanak udruge, zatim je podsjetio na mogućnost rehabilitacije i ljetovanja članova u Lošinj i Veloj Luci kao i mogućnosti povratka troškova nakon ispostavljenih računa ljetovanja, zatim je podsjetio za podnošenje molbi do 15. 05. 09. od članova udruge koji nisu koristili



5 godina ljetovanja, kao i ponudenu pogodnost u prošlim novinama na zadnjoj stranici koju članovi mogu koristiti, a ujedno je apelirao na potrebu suradnje članstva u sudjelovanju izdavanja naših

novina u kojima mogu objaviti članke iz naše problematike, a koja suradnja do sada nije zadovoljavajuća.

Sastanak je završio: 13,40 sati



Pripremljeni autobusi koji će se pokloniti GPP – Osijek???

**ROBNA KUĆA B.A.M.T.**  
IZ MAČA  
**NUDI MOGUĆNOST KUPOVINE  
PREKO 200.000 TISUĆA  
RAZNIH ARTIKALA IZ SVEUKUPNOG  
ASORTIMANA  
RADNICIMA ZET-A,  
KOJI SU KREDITNO I SINDIKALNO  
SPOSOBNI,  
UZ OBROČNO PLAĆANJE I DO 40  
RATA.  
SVEKOLIKE INFORMACIJE  
U TAJNIŠTVU SINDIKATA  
SVAKIM DANOM  
OD 8.00 DO 14.00 SATI**

**Re: Vic dana, tjedna, mjeseca!**

☐ Poslao/la **Barunel**..... u vlak, u kupeu, sjede zgodna plavuša, časna sestra, Hrvat i Slovenac. Uđe vlak u tunel, nastane totalni mrak i u mraku se čuje masna pljuska. Izađe vlak iz tunela, a Slovenac se drži za obraz i gleda zbunjeno.

**Misli si časna:** Sigurno je ovaj prostak pipkao plavušu, pa mu je ova vratila kako spada.

**Misli si plavuša:** Sigurno je ovaj išao pipkat mene, pa je slučajno dohvatio časnu i dobio po zubima.

**Misli si Slovenac:** Sigurno je ovaj priprosti Hrvat išao pipkat neku od ove dvije pa sam ja dobio plesku ni kriv ni dužan.

**Misli si Hrvat:** Kad će opet tunel da mu zalipin još jednu, majku mu je...

☐ Poslao/la **zoran.tpd**..... **PLIVADON** ...raspisan u Sarajevu natječaj za TV spikera... Javi se jedan momak, ružan, ružan k'o lopov... Javio se drugi, muca... Javio se treći, neki Hercegovac, pjeva kad govori, naglasak nikakav... Javio se četvrti lafčina, govori odlično, izgleda odlično, oblači se odlično, strane jezike zna odlično, ali na svaku drugu riječ namiguje na jedno oko... Kažu njemu članovi komisije za izbor: "Pa znate, ovo je natječaj za TV spikera, da je za radio bilo bi sve OK, ali bi na TV bilo vrlo nezgodno ako biste se vi pojavili u TV dnevniku i rekli tako namigujući na primjer sljedeće rečenice:

– kuna postaje konvertibilna

– radnicima i penzionerima se povećavaju primanja.

Znate, svi bi mislili da se vi sprdate sa tako ozbiljnim temama."

"A nije to ništa strašno, to meni odmah prestane čim jedan plivadon popijem!"

"Imate li vi kod sebe plivadon, možete li nam to odmah pokazati?"

"Imam, kako da nemam!"

Zavuče momak ruku u jedan džep, izvadi prezervativ, u drugi džep, izvadi prezervativ, u treći džep isto, u četvrti isto, u peti, šesti, sedmi, osmi, deveti, deseti, u jedanaestom džepu nađe plivadon, popije ga i namah preta namigivati.

Komisija mu odmah priopći: "Na osnovi svega mi zaključujemo da ste vi najbolji kandidat i mi ćemo vas primiti na to radno mjesto, ali molimo vas da nam kažete što će vam toliki prezervativi?"

**"To mi uvijek dadnu u apoteci kad dođem, namignem i tražim plivadon!"**

**Tata, reci mi, kako sam se rodio?**

Dobro sine, znao sam da ćeš me jednog dana to pitati. Evo ovako... Tata i mama su napravili jedan copy/paste

na jednom chatu na MSN. Tata je onda dao mami sastanak preko email-a u WC-u u jednom cyber-cafeu... Onda je mama napravila nekoliko downloada s tatinim memory stickom... Kad je tata bio spreman za upload, primijetili smo da nismo stavili firewall... Kako je bilo kasno da se koristi undo, a ni delete više nije pomagao,

**9 mjeseci kasnije nam je stigao zajebani virus...**





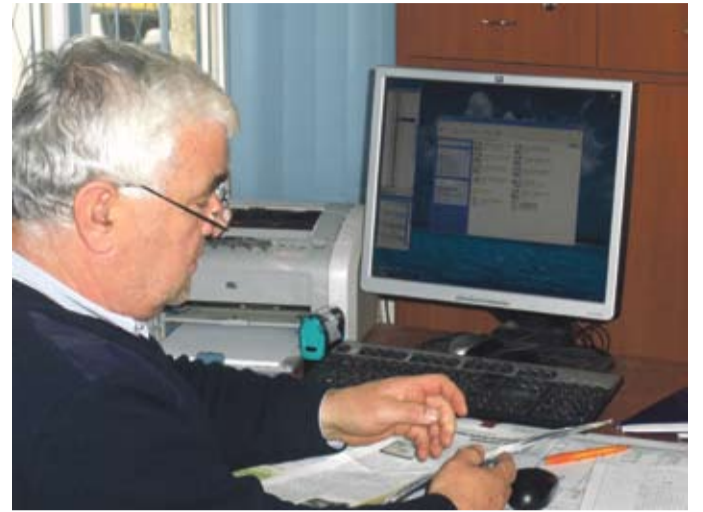
# Ima li sindikalnih aktivnosti u GPP – Osijek...?

Pitanje, iako na prvi pogled izgleda upitno ipak je vrlo složeno pitanje. Nije li došlo do zasićenja u sindikalnom radu ili su doista radnici zadovoljni odnosom i aktivnostima sindikata. Iz navedenog može se protumačiti zabrinutost, kada čovjek pokazuje određenu zadovoljštinu, a nje zapravo nema. U

zadnjem posjetu gradskom poduzeću GPP – Osijek, uočili smo neke novine koje su nas ugodno iznenadile. Neke ćemo na ovim stranicama pobrojiti, a za neke novitete vjerujemo da će se odazvati i naši sindikalci iz GPP-a.

Dolaskom u prometni ured uvijek nasmijan prometnik MARKO, pokazuje nam dobrodošlicu te nas upoznaje putem ekrana sa stvarnim stanjem javnog gradskog prometa u samom gradu Osijeku te široj okolici. Zahvaljujući podijeljenosti na dva podsustava, tramvajski te autobusni vrlo lako i brzo može se stupiti u kontakt s

vozačem. Da ne vjeruješ da se nalaziš u nekom drugom gradu u odnosu na stanje u ZET-u, koji troši enormne snage (ne spominjemo utrošena sredstva koja su doista ogromna), u ljudskim resursima, troši se snaga na razuvjeravanju građana, a tako i naših radnika, da je ATRON u Zagrebu još uvijek u povoju te prolazi određene prilagodbe



koje za sobom vuku, naravno, porođajne probleme. I eto ti sada, pa takve probleme nama u Osijeku. Zar je to neka druga država ili su to bolji stručnjaci, možda njihova komunikacija u sistemu veze nije došla iz "HJUSTONA" već je nabavljena redovnim putem, a za prokletu FUNKCIONIRA.

Nadalje, nismo primijetili u gradu da te iste vozače tramvaja ili autobusa snima njihova interna kontrola s RADAROM, možda su bili u to vrijeme na gablecu ili im je netko dojavio da smo potegnuli čak iz Zagreba u posjet Osijeku kako bismo snimili njihov odnos na relaciji vozač – prometnik – kontrolor – uprava... nismo primijetili da vozači imaju problema s kamerama, skretničkim sklopovima, sanitarnim čvorovima, iako vjerujemo da problema ima... zasigurno će u ZET-u sada odgovoriti – pa oni imaju samo jednu prugu, jednu liniju, jedan tramvaj i jedan autobus te im ne treba silna tehnika, elektronika, a najmanje im treba ATRON... ne, doista njima to ne treba jer su mali, ali složni te svoje probleme rješavaju u hodu...

U nevezanom razgovoru s radnicima GPP-a, doznajemo da baš i nije sve tako "bajno" kako bi to nijemi promatrač uočio. I kod nas postoji problem JALA u odnosu rada u smjenama, problem upravljanja boljim te tehnički ispravnim vozilima, slobodnim danima kao i primjena određenih odredaba KU, dakako, i zakonom propisanih obveza poslodavca. Svi ti problemi uzročnik su osnivanju više sindikata. Naravno, zašto bi oni trebali biti lošiji u primjeru od starijeg brata iz Zagreba? Zašto se ne bi i oni trvili kada i nije baš dobro za poslodavca da sindikati budu složni. Pa naravno da je lakše zavaditi pa vladati, ali ako u toj priči postoji sudjelovanje postojećih predstavnika sindikata, onda to nije dobro. Istine radi, u ZET-u iz Za-

greba djeluje šest (6) sindikata, u Prometu iz Splita djeluje pet (5) sindikata, a zašto ne bi u GPP-u bila barem četiri (4) sindikata.

Ipak, šalu na stranu, kako bi to rekli naši stari, potrebna nam je ozbiljnost u svakom segmentu jer nam ovakva sindikalna razjedinjenost ne donosi ništa dobro. Pojedinci, koji su bili najveći "buntovnici" u pojedinim sindikatima, pribjegli su osni-



vanju svojih sindikata s isključivom namjerom da se razbije sindikalna scena, da odgovore svojim nadležnicima, koji su ih instalirali, da umanje već sada stečena prava radnika, da manipuliraju i budu manipulirani, dok sve to vrlo vješto koristi poslodavac, bio on u Zagrebu, Osijeku, Splitu ili Dubrovniku... iskreno se nadajući da će jednom radnici prepoznati vrijednosti sindikalnog pokreta, da će jednom odbaciti razne improvizacije kojima se služe pojedinci kako bi ostvarili svoje bolesne ambicije, da će jednog dana zajedno reći DOSTA VAS JE BILO... vjerujte mi da taj dan nije daleko... (v. š.)



## AUTOKLUB S TRADICIJOM STAROM PREKO 60 GODINA

Vršimo osposobljavanje kandidata po povoljnim cijenama za vozače sljedećih kategorija: A1, A, B, B+E, C, C+E.

Adresa: Dragutina Golika 83a (bivše Drvinje), HR-10110 Zagreb  
Tel: 01/ 3028 043, 3639 094, Mob: 098 412 570, Fax: 01/ 3028 043  
E-mail: auto-skola-koncar@zg.t-com.hr  
Web stranica: <http://www.as-koncar.hr>

Dođite i uvjerite se!

Nakon što ste uspješno položili vozački ispit, možete koristiti i naše sljedeće usluge:

- upis članova u Autoklub Končar, koji su ujedno i članovi Hrvatskog autokluba (HAK)
- izdavanje međunarodnih vozačkih dozvola
- izdavanje punomoći za upravljanje tuđim vozilom

### Što dobivate učlanjenjem u HAK?

Za samo **200,00 kuna** godišnje, HAK Vam osigurava usluge vrijedne do:

- 110,00 kuna** – za testiranje rada motora Vašeg osobnog automobila i podešavanje svjetala
  - 1.500,00 kuna** – za popravak kvara na osobnom automobilu na cesti ili prijevoz osobnog automobila u kvaru do najbliže specijalizirane radionice
  - 2.500,00 kuna** – za jedan prijevoz osobnog automobila oštećenog u prometnoj nesreći na području RH
  - 15% POPUSTA** – pri zaključivanju police kasko osiguranja osobnog automobila i osoba u njemu u osiguravajućim društvima s kojima HAK ima zaključen ugovor.
- Članovi AK Končar mogu svoja članska prava realizirati u autoservisu "M&N", D. Golika 83a.

Za sve informacije za radnike ZET-a javiti se u tajništvo Sindikata vozača radnim danom od 8.00 do 14.00 sati.

**VIDJETI BOLJE ZNAČI ŽIVJETI BOLJE  
SIGURNOST U VOŽNJI ZAHTIJEVA DOBAR VID**

Očna poliklinika ARALICA  
Medicina rada  
Optika ARALICA  
Ilica 152

**Nudimo Vam:**

- kompletan liječnički pregled vida
- kompjutersku kontrolu vida
- beskontaktno mjerenje očnog tlaka
- određivanje dioptrije za kontaktne leće
- vrhunske dioptrijske leće - progresivne, lagane i fotoosjetljive
- zaštitne leće namijenjene radu za kompjuterom
- kontaktne leće po posebnoj pogodnosti "Johnson-Johnson" koja vrijedi do 30.05. 2009.
- dioptrijske naočale sa lećama dizajniranim za vožnju, koje će Vam omogućiti:
  - da vidite daleko i držite "na oku" instrument-ploču
  - da vidite pod širokim kutem (jasan panoramski vid)
  - vožnju u raznim vremenskim uvjetima

Narudžbe na telefon:  
01/3776 027

Radno vrijeme:  
8-20h

PRILIKOM KUPNJE DIOPTRIJSKIH NAOČALA PREGLED JE BESPLATAN  
ZA ČLANOVE SINDIKATA VOZAČA I PROMETNIH RADNIKA HRVATSKE ZAGREBA I ZET-a, ODOBRAVAMO POPUST OD 10%



Dugogodišnji kolega Drago Sumajstorčić bori se već duže vrijeme s opakom bolešću. Povjerenici sindikata Robert Nikolić i Zoran Vidović obišli su našeg kolegu i prijatelja Dragu Sumajstorčića koji ih je u svom domu srdačno ugostio. Trenuci koji su naši kolege s njim proveli bili su naravno prirode aktualnog događanja u našem ZET-u. O bolestima



...nekada je dobro imati fotič kod sebe pa se uslikati s kolegom... nije naodmet zar ne... i mi se pridružujemo dobrim željama za brzo ozdravljenje...

koje su na neki način sve nas napale nismo previše polemizirali. S nadom za brzi oporavak poželjeli smo svako dobro našem prijatelju... (r. n.) Članovi Izvršnog odbora PT Dubrava, Robert i Zoran posjetili su svog kolegu koji je ujedno i član Izvršnog odbora Jozu Zetića koji je stradao te se nalazi na kućnoj njezi. Nadamo se, da na ovakav način možemo suosjećati s našim kolegama upravo u trenucima kada im je najpotrebnije.

**Napomena:**

Budući da u našim Podružnicama imamo saznanja o različitim bolestima i bolovanjima naših kolegica i kolega, zadaća je kao i obveza da posjetimo po mogućnosti svakog te da možemo pružiti određenu potporu i razumijevanje koje nam je svima u takvim trenucima najpotrebnije.... (v. š.)

**Zahvaljujemo se na iskrenoj uskrсноj čestitki**

U prošlom broju "Vozačkog glasnika" objavili smo "Ne koračaj tužna lica," promišljanje jednog uglednog svećenika, kroz koje govori o vrijednostima tada dolazećeg blagdana USKRSA koje su mnogi od naših kolegica i kolega prepoznali te nas nazvali da zahvale na tako dirljivom tekstu iako nam se dogodio propust. Naime, nismo potpisali fra Žarka Relotu, koji je vojni kapelan u kapelaniji sv. Mihovila Arkandela, a uputio nam je svoje promišljanje, čestitku ali i prekrasnu poruku...

Eto, i to je dokaz da nismo savršeni, da smo samo ljudi koji griješe što se i nama ovoga puta desilo...

**Fra Žarko Relota:** "Isus Krist i evanđelje ostaju uvijek isti. Ali, način na koji ću ja u današnje vrijeme naviještati Krista ili tumačiti evanđelje ne mora i ne smije biti identičan onome u srednjem vijeku. Pokušavam svijet i čovjeka gledati onako kako danas izgledaju. Poštujući crkvenu tradiciju, ne bježim od izazova suvremenosti i ne mislim da je tradicija zapreka naviještanju u današnje vrijeme", istaknuo je fra Relota.....

Poštovanom gospodinu fra Žarku Reloti od srca zahvaljujemo na iskrenim čestitkama koje nam je uputio u povodu najvećeg katoličkog blagdana USKRSA, vrijednostima o kojima danas svjedočimo, da među nama ima previše zapostavljanja ovih vrijednosti, a život je tako hirovit, zahtjevan ali i lijep... Zasiurno život treba živjeti, a poglavito u ovakvim poimanjima...



fra Žarko Relota, vojni kapelan u kapelaniji sv. Mihovila Arkandela

Budući nam je poznato, da fra Žarko Relota uz svoj poziv obavlja i vodi malonogometnu momčad koja je ujedno i reprezentacija hrvatskih svećenika s dosad osvojenim vrijednim trofejima, u pregovorima smo za održavanje jednog takvog nogometnog druženja između reprezentacije našeg sindikata, reprezentacije hrvatskih svećenika i reprezentacije dragovoljaca Domovinskog rata. Nadamo se da takvim susretom možemo približiti određene moralne vrijednosti koje su nam zasiurno u ovim teškim vremenima potrebne. (v. š.)

**Vodimo tešku borbu za sindikalnu opstojnost**

Danas u Vinkovcima poslodavac jednostavno ne poštuje zakonske pretpostavke te vrši teror nad svojim radnicima, poglavito vozačima autobusa. Rezultat toga je i otkaz koji je podario kao uskrсно čestitku sindikalnim povjerenicima Darku Šinoriju i Miljenku Hercega.

Ova sindikalna udruga vjeruje u pravnu državu gdje očekujemo konačni pravorijek...

Nastavno aktivnostima našeg Sindikata u Sinju nema vidljivih pomaka gdje i nadalje poslodavac svojim bahačenjem dovodi u pitanje zakonitost poslovanja, a tako i prava radnika...

Poslodavac u slozi sa Sindikatom kojeg je sam stvorio u Libertasu iz Dubrovnika pokušava svim svojim utjecajem, a tako i nemoralnim radnjama ukinuti pravno valjano osnovani Sindikat vozača i prometnih radnika Libertas Dubrovnika.

Ovo su samo natuknice i aktualnosti s kojima se danas Predsjedništvo naše Udruge susreće.

Već u sljedećem broju dat ćemo detaljnije informacije i moguće rezultate koje očekujemo od pravnih institucija... (v. š.)

**PROGRESO GRUPA**  
D.O.O. ZA SAVJETODAVNE USLUGE

**KREDITI SVIH BANAKA NA JEDNOM MJESTU**

Ne gubite vrijeme obilazeći banke! Na jednom mjestu dobit ćete profesionalnu i besplatnu uslugu posredovanja za realizaciju bankovnih kredita.

Kroz višegodišnju suradnju sa vodećim hrvatskim bankama, te praćenjem kreditne ponude svih banaka na tržištu, stekli smo iskustva koja garantiraju pronalaženje najboljeg bankovnog kredita za naše klijente.

- **Nenamjenski krediti** do 200.000 kn, do 10 god.
- **Stambeni krediti** do 30 godina
- **Hipotekarni krediti** do polovice vrijednosti nekretnine, do 15 godina
- **Auto krediti i leasing**

Bez jamaca | Zatvaranje/reprogrami starih kredita  
Rate preko 1/2 plaće | Rješenja i za "crne liste"

**SAVJETOVANJE PRILIKOM KUPOPRODAJE NEKRETNINA**

Realizirajte najbolji stambeni kredit, obavite kupoprodaju uz stručno vodstvo, uselite u osigurani stan... U suradnji sa partnerskim firmama, spremni smo Vam ponuditi paket-uslugu.

**OSIGURAJTE SEBI I SVOJOJ DJECI IZVJESNIJU BUDUĆNOST**

Želite štediti ili ulagati sigurno? Na tržištu je mnogo različitih financijskih proizvoda koji to omogućuju. Besplatno savjetujemo pri odabiru najisplativijih i najsigurnijih štedno-ulagačkih programa, odnosno onog koji najbolje odgovara Vašim potrebama i mogućnostima.

Životna osiguranja | Fond-police | Stambena štednja  
Dječja štednja | Dobrovoljni mirovinski fond (III. Stup)

S povjerenjem se javite našim agentima dodijeljenim Vašoj firmi na kontakt telefone:

01-5552-620 | 091-1111-474 | 091-1111-475

Faks: 01-5552-619 | e-mail: info@progreso.hr



## Jubilarci

### U svibnju 2009. jubilarci su:

#### za 10 godina:

Ivan Juranić, Tihomir Pritišanac, Ivan Damijanović, Mislav Pezo, Jure Karamatić, Zoran Baldi, Zdravko Gulin, Silvije Antolović, Ivan Pavlović, Zdravko Bošnjak

#### za 15 godina:

Željko Tandarić, Zvonimir Pogačić, Viktor Vrban, Džemal Prlijača, Tomislav Baričević, Krunoslav Foder, Mijo Runtas, Aleksandar Fadiga, Dražen Vlanić, Miro Filipović, Nedeljko Mačković, Darko Petrina, Zoran Petric, Ivan Jozić, Radoslav Šoljić, Damir Kovačević, Zdravko Tominac, Stjepan Žagar, Stjepan Vuga,

Ivan Svekrić, Davor Tovarloža, Vjekoslav Turčić, Ivan Hrkač, Snježana Celić, Vlado Đurinec, Snježana Pavlič, Damir Mavračić, Josip Kolezarić, Zvonko Strmečki, Srećko Drkulec, Siniša Lešić, Ivica Bručić, Igor Šoštarčić, Damir Matijević

#### za 20 godina:

Vladimir Horvat, Mijo Beroš, Marijan Džakić, Ana Kljajić, Robert Sopina, Damir Babić, Polde Matovina, Ivica Mihaljević, Mirsad Hodžić

#### za 25 godina:

Franjo Blažević, Marko Sedlič, Ivo Rukavina, Damir Hrvoj, Stjepan Kurjak, Franjo Kroppek, Arif Batak, Dragutin Huzjak, Višnja Dragosavljević, Jadranka Lehpamer, Zvonko Eršeg

#### za 30 godina:

Ivan Beranić, Vesna Herceg, Branko Jambrečina, Ljiljana Pantelić, Katarina Kunović, Tomislav Diviš, Pero Majdandžić

#### za 35 godina:

Josip Tomas, Šerif Avdić, Zlatko Švenda

#### za 40 godina:

Ivan Jagodić, Ivo Lenardić

*Predsjedništvo Upravnog vijeća Sindikata vozača i prometnih radnika ZET – ZAGREB, upućuje iskrene čestitke svim JUBILARCIMA sa željom za ustrajnošću u radu te dobro zdravlje i blagostanje u obitelji! (v. š.)*

| ZET | 1 | 2  | 3  | 4  | 5  | 6  | 7  | 8  | 9 |
|-----|---|----|----|----|----|----|----|----|---|
| 10  |   |    |    |    |    |    |    |    |   |
| 11  |   |    |    |    |    |    |    |    |   |
| 12  |   |    |    |    | 13 |    |    |    |   |
| 14  |   | 15 |    |    |    | 16 |    | 17 |   |
| 18  |   |    |    | 19 |    |    |    | 20 |   |
| 21  |   |    |    |    |    |    |    |    |   |
| 22  |   |    | 23 |    |    | 24 | 25 |    |   |
| 26  |   |    |    |    |    |    |    |    |   |
| 27  |   |    |    | 28 |    |    |    | 29 |   |
| 30  |   |    |    | 31 | 32 | 33 |    |    |   |
| 34  |   |    |    |    |    |    |    |    |   |
| 35  |   |    |    |    |    |    |    |    |   |

### Vodoravno:

**10. Dan našega kontinenta koji obilježavamo 9. svibnja**, 11. Raspršno sredstvo koje izaziva eksploziju, 12. Mračno, smrknuto, 13. Karta, zemljovid, 14. Znak za oersted, 15. Najmanji parni broj, 18. Kratica za Kršćanski demokratski Međimurja, 19. Stari Slaven, 21. Postupak ili osobina rivala, suparništvo, 22. Konj u narodnim pjesmama, 23. Znak za rutenij, 25. Inicijali skladatelja Vivaldija, 26. Otrovi pauk iz porodice vučjaka, 28. Ivan od milja, Ican, Ico, 28. Zaštitni znak neke države, amblem, 30. Zidana ograda, 33. Predgrađe Budimpešte, 34. Bazila u Carigradu, remek-djelo bizantskog graditeljstva, **35. Međunarodni dan posvećen majkama koji se obilježava drugu nedjelju u svibnju.**

### Okomito:

1. Raspoloženje nadahnuto demokracijom, 2. Svaki čin kojim se koga predstavlja kao ovlaštenog zastupnika, 3. Kratica za Nacionalna i sveučilišna knjižnica, 4. Pjesma sastavljena od distiha, 5. Inicijali bečkog dirigenta Lajovica, 6. Naziv za solo pjesmu u Rusiji, 7. Ozana od milja, 8. Slavina, 9. Prva žena na Zemlji, 13. Iznenađni i kratkotrajni porast topline tijela u klimakteriju, 15. Rimskim brojevima: 1005, 16. Kratica za trgovačka tvrtka, 17. Po cijeli dan, stalno, 19. Vrsta papige, 20. Vodeni brijeg uzdignut vjetrom, 23. Provala plača, 24. Kratica za tremolo, 25. Muslimansko muško ime, Ubeidin imenjak, 29. Kratica za Royal Jersey Artillery, 31. Početak i kraj skeča, 32. Kratica za otoci, 33. Inicijali glumca Nole.

Autor: Stjepan Bakšaj



### OVAN

Odlučni ste u namjeri da ostvarite svoje planove, ali vam okolnosti ne idu na ruku. Bit ćete nestrpljivi i inzistirati na provedbi nekih planova i ideja, što će potaknuti razmirice sa suradnicima. Trudit ćete se poboljšati odnos s partnerom ili riješiti ljubavni status quo. Želje vam se neće ostvarivati željenom brzinom, a ni na očekivani način, ali vam zasigurno uzbuđenja i događaja neće nedostajati. Zdravlje će vam biti osjetljivo.

### BIK



U središtu pozornosti naći će se poslovi vezani uz novac drugih ljudi, istraživanje, promociju i investicije. Nezaposleni će pronaći sezonski posao koji će im omogućiti razvoj i ispoljavanje kreativnosti. Zbivanja će biti obavijena velom tajni i intriga. Bez imalo razmišljanja, upustit ćete se u strastvenu pustolovinu neizvjesnog ishoda. Ne odgađajte posjet zubaru, a obavite i sistematski pregled.

### BLIZANCI



U prvoj polovici tjedna morat ćete donijeti odluku ili povući konce koji će uskovitlati prašinu. Nesigurnost će vas kočiti u donošenju odluka. Nemir, napetost, te česte razmirice s ukucanima oduzimat će vam energiju neophodnu za uspješno funkcioniranje u krugu obitelji. Pobljšajte kondiciju.

### RAK



Opterećeni ste poslovnim problemima koje, po mišljenju vašeg šefa, ne možete sami riješiti. Trudit ćete se maksimalno, ali pojedince s kojima surađujete nećete lako zadovoljiti. Ako ste slobodni, prihvaćajte sve pozive za izlaske i druženja. Povedite računa o ravnomjernom ritmu odmora i rada.

### LAV



Ograničavajuće okolnosti, odsustvo i bolest šefa ili kolega ometat će vas u poslovanju. Poslovne i prijateljske veze pomažu vam iskoristiti obećavajuće poslovne pogodnosti. Izbjegavajte društvo bolesnih osoba, a moguće alergijske tegobe ublažite homeopatskim pripravcima.

### DJEVICA



Razmišljat ćete o mogućnostima koje imate na raspolaganju, a koje mogu poboljšati vašu učinkovitost. Sve manje vremena provodit ćete s prijateljima, a sve više u društvu nove simpatije. Bit ćete u punoj formi, naročito bavite li se sportom.



### VAGA

Poslovna prepiska, analize, planiranje i izvješća, kao i pregovori i komunikacija s ljudima izložit će vas dodatnom stresu. Iskazivat ćete naklonost darovima i dodirima, a druga strana će sve više vremena provoditi u vašem društvu. Nabavite kremu za lice sa zaštitnim faktorom.

### ŠKORPION



Koncentracija će biti na zavidnoj razini, baš kao i preciznost i sklonost uočavanja detalja. U srijedu ili četvrtak bit ćete nazočni na sastanku koji će iznjedruti nove poslovne ideje, ali i buru neslaganja na temu razvoja poslovanja. Prehrana zasnovana na povrću poboljšat će imunitet i pridonijeti ljepoti.

### STRIJELAC



Očekuju vas vrlo dobri rezultati u prvim danima tjedna. Obratite pažnju na okolnosti koje možete iskoristiti za poboljšanje imidža, a time i unapređivanje poslovnog statusa. Dar koji ćete uručiti govorit će više od riječi. Zatražite drugo mišljenje, pa tek tada donesite odluku koja se tiče zdravlja.

### JARAC



U fokusu vašeg interesa bit će aktivnosti koje vi osobno ne smatrate važnima, ali na kojima će inzistirati šefovi. Učenici i studenti imat će uspjeha na ispitima i provjerama znanja. Brige i nezadovoljstvo bit će zaboravljeni, osobito nakon susreta s osobom koja će osmijehom, pogledom i riječima staviti vam do znanja da ste je osvojili. Stres i višak energije izbacite trčanjem ili umjerenim tjelesnim aktivnostima.

### VODENJAK



Bit ćete prijemčivi za nove ideje, a u nastupu uvjerljivi i argumentirani. Razdoblje je pogodno za poslovnu prepisku i prikupljanje informacija. Predstoje vam dani izlazaka druženja i pokojeg neobaveznog flerta. Moguće su tegobe urogenitalnog trakta.

### RIBE



Želite li ostvariti planove u predviđenom roku, budite borbeni i odlučni. Nemojte odmah pristati na ponuđene uvjete. Družeci se s prijateljima, upoznat ćete zanimljivu osobu koja neće ostati hladna na vaše čari. Vođeni stavom da zdravlje i ljepota ovise i o vama, poduzet ćete potrebne korake.



UDRUGA  
Sindikata vozača i prometnih radnika  
HRVATSKE – ZAGREB  
tajništvo – predsjednik  
Zagreb, Ozaljska 105  
Tel/fax: 01 36 51 516, T-mobile: 098 255 125  
e-mail: usvprh@inet.hr

www.usvprh.hr

Sindikata vozača i prometnih radnika

10 000 ZAGREB, Ozaljska 105

Tajništvo – arhiva

## Izjava o pristupanju u članstvo

Ja \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ /  
 Ime i prezime službeni broj broj O.I. broj kontakt tel.  
 \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ /  
 mjesto prebivanja ulica broj općina

Dragovoljno se **učlanjujem u SINDIKAT** te prihvaćam prava i obveze sukladno **STATUTU** te drugim aktima Sindikata. Dajem suglasnost pravnog zastupanja iz rada i u radu od interesa radnika, uz obvezu čuvanja i skrbi sindikalne imovine, promicanje ugleda članstva, te provođenja **Odluka izabranih tijela SINDIKATA**. Odobravam **obustavu i sindikalne članarine od 1% (neto I.I. iznosa) od moje mjesečne plaće koju ostvarujem iz radnog odnosa te uplatu iste na ž.r. Sindikata.**

U \_\_\_\_\_ god.

osobna ovjera

### Prava i obveze članstva sindikata:

- svaki član ostvaruje pravo zastupanja kod poslodavca, državnih, sudbenih institucija iz radnog odnosa,
- svaki član ostvaruje pravo na temelju važećeg STATUTA, Pravilnika te valjanih odluka Upravnog vijeća kao i drugih sindikalnih tijela,
- svaki član ostvaruje pravo financijske, pravne te svake druge pomoći iz radnog odnosa koja su pobrojana aktima sindikata,
- svaki član ima obvezu poštivati odluke sindikalnih tijela te važeće sindikalne akte i odredbe pri tome posebno uvažavajući svog kolegu na radnom mjestu, vrijednost obavljanja posla kao i čuvati ugled sindikalne institucije u skladu važećih zakona RH.
- Svaki član ostvaruje, sudjeluje i u drugim pravima za koja se donose odluke nadležnih sindikalnih tijela.

**Napomena:** – predmetnu Izjavu o pristupanju u članstvo, molimo da dostavite na gore navedenu adresu sindikalne udruge gdje ćemo je prosljediti u tajništvo pridruženog sindikata ili možete osobno dostaviti u tajništvo određenog sindikata u tvrtki u kojoj radite.

# Malonogometno druženje u Aljmašu

Dana, 9. svibnja 2009. godine udruženi sindikati Panturista iz Osijeka, ZET-a iz Zagreba te GPP-a iz Osijeka upriličili su malonogometno druženje na obali Dunava u

rakijom i kulenom. Znajući da treba odraditi i nogometne obveze, a sunce je već dobrano "pržilo" nismo nasjeli pripremljenom prijateljskom triku na način, da im baš nismo sve izjeli i popili...budući da se u nogometu nikome ne pogoduje tako i ovo naše druženje nije imalo milosti niti prema nama koji smo "potegnuli" skroz iz Zagreba i bliže okolice. Tako da su se u "šeširu" našle sve tri momčadi ravnopravno, a sretna ruka našeg STIPE odredila je PRAVILA i RASPORED natjecanja. U prvom susretu vrlo iznenađujuće se predstavila momčad Panturista protiv GPP-a iz Osijeka. Već u prvim minutama povelili su vrlo lijepim zgoditkom, što nas je sve na neki način oduševilo budući



Momčad SVPR GPP – Osijek



Momčad SVPR ZET – Zagreb

Aljmašu. Uz već tradicionalni srdačan doček zajedničkih domaćina Željka Ogričića i Stjepana Kneževića, najprije smo počašćeni po dobrom starom slavonskom običaju

da smo pretpostavljali da je momčad GPP – Osijeka najspremnija. Na žalost, za prijatelje iz Panturista taj rezultat nije ostao do kraja već su "mladići" GPP-a pokazali umijeće te pobjedom od 2 : 1 pobijedili vrlo dobru momčad Željka Ogričića. Naravno, to je pogodovalo momčadi ZET-a koja dolazi do efikasne pobjede od 6 : 2 protiv momčadi iz Panturista. Iako smo gubili s dva gola razlike (utjecaj rakije i kulena bio je očit), u drugom poluvremenu naši su se mladići probudili te dobrom igrom pokazali da ih ne može nikakvo gostoljublje zaustaviti.

Ono što se trebalo dogoditi ipak je izostalo već se počela odvijati prava drama ispred oba dva gola. Skoro do samoga kraja (pet min. prije kraja utakmice), rezultat je bio 0 : 0, što, naravno, odgovara momčadi ZET-a. Dosuđenim kaznenim udarcem – sedmercem, momčad GPP-a

dolazi do vrijednih 1 : 0 i gotovo sigurne pobjede. Prateći na "SEMAFORU" rezultat, tj. vrijeme, zapisnički stol skoro je već proglasio pobjednika, ali u samoj sudačkoj nadoknadi vještici igrači ZET-a, jednostavno su ugurali loptu u mrežu GPP-ovaca. Kraj utakmice donio je prvo mjesto igračima ZET-a, ali sada predstoji prava drama i pravna bitka za "zelenim stolom"... budući da i sam domaćin nije predvidio ovakav rasplet obje su momčadi, za pretpostaviti je, bile u pravu. Da bude zadovoljena "nogometna pravica" presudilo je uvažavanje Stipe – Vinka – Željka te se prišlo izvođenju sedmeraca. Pretpostavili smo (ZET-ovci) da smo slabiji s golmanom koji nam je došao na utakmicu ravno sa svadbe, a to je ipak otežavajuća okolnost, vjerovali smo u sreću koja nam se na kraju osmjehnula te donijela konačni rezultat i pobjedu od 6 : 2...



Momčad SVPR Panturist – Osijek

- I. mjesto SVPR ZET – ZAGREB
- II. mjesto SVPR GPP – OSIJEK,
- III. mjesto SVPR Panturist – OSIJEK

Najbolji strijelac – Andrija Valjevac.....4 zgoditka..... momčad SVPR ZET – ZAGREB,  
 najbolji golman – Damir Benček..... momčad SVPR GPP – OSIJEK,  
 najbolji igrač – Marko Antonio Škvorc..... momčad SVPR ZET – ZAGREB,  
 igrač fair play – Željko Ogričić (nije niti igrao)..... momčad SVPR Panturist – OSIJEK,  
 momčad fair play SVPR PANTURIST – OSIJEK...

Zaključak te rezime ovog druženja, koje se nastavilo do kasnih popodnevni sati, je jasna poruka svim našim udruženim sindikatima da i kroz ovakav vid druženja možemo koristiti trenutke u kojima možemo dogovarati, izmjenjivati te na kraju utvrđivati sindikalnu aktivnost, od koje zasigurno moraju imati sigurnost svi naši članovi. Uz svekoliku zahvalu dobrim domaćinima s porukom da se uskoro okupimo u Zagrebu ili Splitu (sve ovisi o mogućnostima), ovo malonogometno druženje smo uspješno priveli kraju sretnim povratkom u Osijek te Zagreb... (v.š.)

**Provjerite jeste li član sindikata i posjedujete li valjanu člansku iskaznicu...!!!**

**jeste li dobili svoj primjerak "Vozačkog glasnika"**



www.usvprh.hr

Hotel Matija Gubec



**Vrijedi do 30. 06. 09.**



**JEDNODNEVNO KUPANJE na hotelskim bazenima HTD "MATIJA GUBEC" za dvije osobe**

Ime i prezime \_\_\_\_\_  
 Sl. broj \_\_\_\_\_  
 Članska isk. br. \_\_\_\_\_