

NA PERONU

VJESTI SINDIKATA PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE



ŽELJEZNIČARI PROVOZALI BUTKOVICA

ISSN 1132-7739 | www.spvh.hr

br. 50/2016.

ISSN 1132-7739

NA ISTOKU STARE PRIČE...

NAŠA POSLA

MIRIS TRAČNICE

LJUBITI ŽELJEZNICU

Uvodnik

Licemjeri, tu oko nas

Trebamo li u našim sindikalnim novinama ili u našem sindikalnom djelovanju lagati, zanemarivati činjenice, prešućivati istinu i promovirati nešto za što znamo da je laž i da ne počiva na činjenicama, da bismo se dopali onoj niskoj, srednje i visoko rangiranoj upravljačkoj „šaci jada“ na poslovnoj sceni društava nastalih podjelom HŽ-a kako bi nas prestali progoniti i vrijeđati? I da bismo za tu svojtu bili prihvatljivi?

Naravno da ne trebamo i nećemo, koliko god nas progonili...

I zato gospodo poruka vama je - grđno ste se prevarili, bar što se SPVH tiče, tako da će te nas na vašu veliku žalost morati i dalje trpjeti utemjenu kritiku. Mi nemamo straha od vas. Nemamo strah od vlastodržaca koji su spremni za svoj opstanak valjati se u blatu, u kaljuži i druge gurati u nju.

Znači, ne govorimo o političarima,

sloboda je slatka i opjona samo za one koji imaju kičmu koja se ne da savijati. Za licemjere i sve slične postoji sreća u poslodavčevoj slobodi tzv. diskrecionog prava, koja sama sebi propisuje što se smije, a što ne, koja daje slobodu od odgovornosti prema sebi i okolini. Odgovornost je za njih kuga od koje bježe k'o vrag od tamjana...

Stvar koja me daleko najviše živcira jeste licemjerje u poslu.

Da je to neka nebitna stvar, mogli bismo reći da sam suvišno napet, da vidim bijele miševe, ali ta kuga koja je u HŽI normativ ponašanja i razmišljanja zapravo je razlog zašto kao tvrtka propadamo i zašto ćemo kao tvrtka nastaviti propadati sve dok se poslovno licemjerje uopće tolerira ili još gore - ono što je danas slučaj - naširoko potiče.

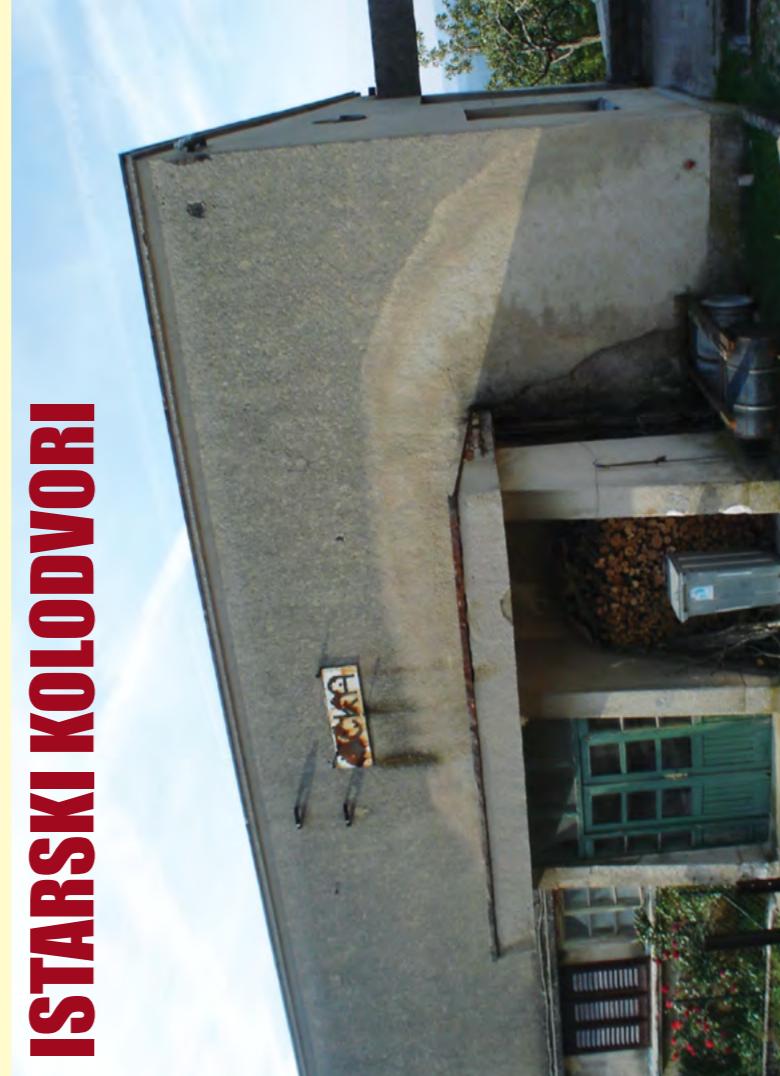
Znači, ne govorimo o političarima,

ne govorimo o nepismenima, ne govorimo o primitivima, ne govorimo o neodgovornima, govorimo o licemjerima, ljudima koji osuđuju ili pozivaju na osuđivanje drugoga dok je kritičar sam kriv za ono za što osuđuje drugoga. Uglavnom, naš licemjeri iz naslova funkcioniraju kao kotačići poslovnog procesa u HŽI, a pričaju o sebi da su savršeni, svi ostali su bagra.

ideja:
gordan ponjavic i more



ISTARSKI KOLODVORI



“Živimo u demokratskom društvu, ili barem kao donji minimum, u društvu koje želi postati demokratsko; no demokracija je čudna i osjetljiva biljka, a čini nam se kako još niti korov nismo poplijevili i kako će taj posao dugo trajati.“

Naglašavamo da su razgovori koje objavljujemo u našem glasilu snimljeni u slobodno vrijeme radnika koji je pristao na razgovoru isključivo kao član SPVH (ili nekog drugog sindikata), a sva promišljanja, prijedlozi, kritike i drugo izneseni u našem glasilu temelje se isključivo na sindikalnom članstvu koje je regulirano odredbama Zakona o radu i konvencijom br. 98 Međunarodne organizacije rada.

Misija našeg glasila Na peronu je omogućiti članu SPVH izreći svoje mišljenje, da član SPVH može izložiti svoju ideju, da član SPVH može upozoriti na nepravdu (i eventualno na kriminal) u okruženju u kojem radi, ali i nadređenih u društima koja su nastala podjelom jedinstvenih HŽ-Hrvatskih željeznica ili besmisleni potez vlasti i/ili političara neovisno o razini na kojoj se propust dogodio.

Ako mi to nećemo, tko hoće?

Impresum:

Novinari SPVH: Ante Kunčić, Milan Kovačićek Branko Cindrić, Neven Topolnjak, Branko Bašić, Josip Tirić, Tomislav Tonković, Darko Vurdelja, Krešimir Belak, Dražen Lihtar, Robert Jukić, Mario Grbešić, Srećo Stjepić, Jakov Rašić, Dražen Drčić, Dražen Košćak, Branko Marijanović, Nebojša Gojković.

• Foto: SPVH

• Novinari kolumnisti: Nenad Katanić, Nikola Bezerić

• Uređuje i odgovara: Anto Iličić

Naslovница: Višnja Posavec, putnička blagajnica u Čakovcu
VAŽNO!

Imate li potrebu za pisanjem o izvršnim radnicima, HŽ Infri, "Maloj voćki poslje kiše", ili nećemu drugome adresu je: Sindikat prometnika vlakova Hrvatske, Trg kralja Tomislava 11, 10000 Zagreb, e-mail: spvh@zg.t-com.hr Pratite nas na: www.spvh.hr

„Nema povratka na staro“

(hvala Bogu, jer to ne bi preživjeli)

Burni događaji, kao u trileru, vezani uz parlamentarne izbore su iza nas. HDZ s partnerima formira vladu, a SDP nije izgubio. Vrijeme je blagdana, odmora i uobičajenog siječanskog mirovanja. Ako naša razmišljanja usmjerimo samo na željeznicu, jasno je kako se radi o prividu. Stranke su pred sindikatima predstavile programe vezano željeznički sustav. Sve je to lijepo, ali svatko se ovisno o strani na kojoj se nalazi pita se „a di sam tute ja?“.

U najkraćim crtama pokušat ćemo sažeti ono što se na željeznicu događalo u posljednje četiri godine. „Plan 21“, ako se sjećate, najavio je kako će ulaganje u željeznicu biti generator za pokretanje gospodarstva. S druge strane najavljen je i restrukturiranje sustava, odnosno otpuštanje 5000 radnika.

HŽ Holding se gasi, a željezница djeluje kroz HŽ Infrastrukturu, HŽ Putnički prijevoz i HŽ Cargo sa svojim ovisnom društvima. Tokom sve četiri godine upravljačka struktura bila je brojna, ali relativno stabilna. Uz manje dopune. Uprava HŽ Putničkog prijevoza izdržala je cijeli mandat. Kompletne uprave smijenjene su u HŽ Cargu i HŽ Infrastrukturi. Rezultati poslovanja su loši, manje je tereta, manje je putnika, a i HŽ infrastrukturi ne ide.



Uprava HŽ Putničkog prijevoza i rukama i nogama se borila da posluje sa što manje gubitaka. Na do sada neviđene načine zakidali su putnike. „Spajanje vlakova“, autobus umjesto vlaka u svakoj prilici, vozni red za nikoga, nerazumljiva politika povlastica tek su dio iz bogatog spektra inovacija. Rat uprave i strojovođa u novom voznom redu platili su Bjelovarčani, čije su gradske i županijske vlasti oduvijek izdašno sufinancirale željeznički prijevoz. Kako bi pokazale da ima previše strojovođa u Bjelovaru, uprava je jednostavno prepovolila trasu, pa se umjesto do Zagreba iz Bjelovara vozi samo do Križevaca, a dragi putnici dalje se snalazite.

HŽ Cargo se našao u nebranom grožđu. Tržište, i ovo i ono, pa na kraju prodaja. Prodaja se pokazala kao iluzija, a od stečaja se u konačnici odustalo. U tržišnu bitku

HŽ Cargo ušao je nepripremljen, bez imovine i vozila. Uoči izbora, tvrtka je od države na poklon dobila nalazište nafte pokraj ranžirnog kolodvora. Za skromnu naknadu od 170 milijuna kuna tu zemlju kupuje HŽ Infra i HŽ Cargo rješava nagomilane dugove.

U HŽ Infri su se izmijenile dvije uprave. Prvu su činili željezničari s dosta godina staža u sustavu. „Padom“ Slavka Linića „leti“ i uprava HŽ Infrastrukture, a na čelo firme dolaze mladi ljudi bez željezničkog pedigree, uz iznimku „preživjelog“, ali u konačnicu gurnutog u stranu, Ivana Vukovića. Stari kadrovi, netko odmah, a netko za koji mjesec, dobivaju nogom u dupe, a iz privatnog sektora pripomoći dolaze stručnjaci. Zapravo malo je nejasno kako se postaje vrhunski manager i tko mjeri učinak. Jer recimo, netko radi pet godina na željeznički

referent i nema mu pogleda prema gore, a isto tako obrazovana osoba iz recimo T Coma s isto toliko staža, dolazi kao ekspert.

U poslovnom smislu ova će uprava HŽ Infre ostati u sjećanju po ambicijama vezanim uz nekretnine i otkazima radnicima Nekretnina. Nakon provedene „cost benefit“ analize, Hrvatskim šumama je prodana zgrada na Tomislavovom trgu 11. Nakon što je državi prepustila „nalazište nafte“ pokraj ranžirnog kolodvora, a država je to zemljište za „greenfield“ investiciju ustupila HŽ Cargu. ovi

su od investiranja odustali i za 170 milijuna kuna to isto zemljište prodali HŽ Infrastruktu. Dobro, možda bušenje nafte nije „core business“ HŽ Infre, ali i „Nokia“ je nekada proizvodila gumene čizme. Što bi pak bilo da se Uprava ograničila samo na „core business“ i recimo nije imala ambiciju kupiti zemlju? E to je pravo pitanje, jer nisam siguran da bi oni danas sjedili na svojim mjestima. Jer posao je posao, ali fotelja je ipak fotelja.

Utjerivanje straha u kosti radnicima bila je politika bivše



Vlade RH, a slijedom tога i Uprave HŽI. Uoči izbora, zdravom razumu nerazumljive otkaze, dobili su radnici Nekretnina, u HAC – su otkrivene blagajničke malverzacije, a slično je i na HTV-u. Formalna disciplina je ono na čemu stručnjaci inzistiraju, a istovremeno predsjednica, ravnateljica i još pokoja prijateljica vole malo dulje odspavati.

Da, i malo o prugama kad već pišemo o željeznicu. Tu ovi baš nisu doma. Projekti EU, nula bodova. Okučani – Novska bit će kad bude.... Sveti Ivan Žabno - Gradec, e tu je tvrtka „Jet set“ počela čistiti grane... Križevci – Dugo Selo bit će kada se riješi žalbeni postupak, a to će se valjda riješiti. I to je sve u četiri godine.

I sada dok vlada prividan mir slaže se kadrovska križaljka. Istovremeno brojni „head hunteri“ obilaze Mihanovićevu 12 i našim managerima nude odlično plaćene poslove u zemlji i inozemstvu. No njima se nikuda ne ide, željeznicu im je prirasla srcu, a htjeli bi još pomoći. S druge strane stotine novih hoće na rukovodeće pozicije. S jedne strane, aktualni se nadaju opstanku, makar na rezervnim položajima s nešto manjim plaćama. Premda to objektivno izgleda glupo, rade se različite mimikrije. Učlanjuje se u HDZ, oni koji nikada nisu išli odjednom su se sjetili nedjeljne mise, nije za zamjeriti - to je uvijek tako. Smijenjeni se pak nadaju povratku, a ima i nemali broj onih koji bi se „aktualnim“ vlastodršcima napili krvi na slamku.

U svakom slučaju „nema povratka na staro“ što uopće nije loše jer još četiri ovakve godine malo tko bi preživio.

piše: Gustav Trogrožar Kekec

Može li gore od ovoga?

Na internom portalu HŽ Infrastrukture našao se je dokument pod nazivom Plan poslovanja za I. kvartal 2016. godine. Kad ga se vidi mora se priznati da je lijepo dizajniran i moderan. To je valjda učinak konzultanata koje je uprava HŽ Infrastrukture koristila za unaprjeđenje poslovnog planiranja. Ipak, potrebno je vidjeti i poneku brojku unutra. Za početak tu su vizija i misija.

Vizija: usmjerenost na tržiste i potrebe korisnika prometne usluge, modernizacija i razvoj kao neizbjegni preduvjet za konkurentnost u odnosu na ostale europske željezničke pravce te uključivanje željezničkih prometnih pravaca koji prolaze kroz RH u sveeuropsku prometnu mrežu.

Misija: HŽ Infrastruktura d.o.o., kao upravitelj željezničke infrastrukture, servis je općih, prometnih i gospodarskih interesa Republike Hrvatske. Trajni zadatak je stvaranje uvjeta za povećanje protočnosti kretanja putnika i roba željeznicom, kako kroz komercijalno prihvatljivu kvalitetu i kapacitet mreže te pristupne naknade za korisnike željezničke infrastrukture tako i kroz eksploatacijske troškove prijevoznika na mreži.

Sindikat prometnika vlakova Hrvatske je nedavno pisao o smanjenju prihoda od osnovne djelatnosti i to sve zbog izuzetno loše

prodajne politike uprave i direktora pristupa infrastrukturi. Uprava HŽ Infrastrukture svjesno se ne drži vizije koju je sama usvojila.

Ono što pokazatelji iz tablice govore znači smo jedno, uprava HŽ Infrastrukture, ne samo da nema viziju u kojem smjeru voditi poduzeće već nema niti hrabrosti i znanja za neke konkretnije ciljeve:

- 1. broj kilometara obnove pruge: 40 do 45 km što je duplo manje nego 2014.
- 2. prosječna komercijalna brzina vlakova:

- putnički vlakovi: 47,00 km/h (npr. 2007. bila je veća i iznosila je 48,26 km/h)
- teretni vlakovi: 22,00 km/h (npr. 2007. bila je veća i iznosila je 24,6, a 2000. bila je 29,7 km/h)

3. zakašnjenje vlakova na 100 km:

-

putnički vlakovi: 4 minute (npr. 2000. bilo je 2 minute)

- teretni vlakovi: 110 minuta (npr. 2000. bilo je 26 minuta)

4. prosječna dopuštena infrastrukturna brzina: u padu u odnosu na 2015. i 2014. godinu
5. broj izvanrednih događaja: isti broj ozbiljnih nesreća i nesreća te povećanje incidenata

6. minimalno smanjenje broja puknuća tračnica, a vrijeme otklanjanja isto

7. kvarovi na SS i TK uređajima u približno istom broju s istim trajanjem otklanjanja

8. povećanje kvarova na stabilnim postrojenjima elektro-vuče.

Ovakvi pokazatelji nikako ne idu u prilog tržišnom natjecanju i konkurenčnosti drugim vidovima prometa pa niti drugim željezničkim prometnim pravcima. A to sljedeći pokazatelji jasno govore:

- broj teretnih vlakova u 2015. godini je bilo 46.134 (više nego 50% manje od 2007. godine)
- broj putničkih vlakova u 2015. godini je bilo 220.633 (više nego 20% manje od 2009. godine).

Ne želimo li i dalje gubiti tržišne utakmice i sve više tonuti te za sve okrivljavati prevelik troškove radnika i loše stanje infrastrukture očekujemo od Vlade RH da odgovorno krene u traženje stručne, sposobne, hrabre i vizionarske Uprave HŽ Infrastrukture. Oni koji su do sada vodili željeznička poduzeća nisu zaslužila novu priliku pa samim tim niti vaše niti naše povjerenje.



Posebno zanimljiva tablica s pokazateljima rada za 2016. godinu:

	Opis	J.mj.	Ostvarenje 2014.	Rebalans 2015	Plan 2016
1.	Broj kilometara obnove, modernizacije i novoizgrađenih željezničkih pruga				
	a) km obnove i modernizacije	km	82,88	40,00	45,29
	b) km novoizgrađenih pruga (kolosijeka otvorenih pruga)	km	0	0	0
2.	Prosječna komercijalna brzina vlakova -putničkih vlakova -teretnih vlakova	km/h	33,52 46,36 20,67	34,00 47,00 21,50	34,50 47,00 22,00
3.	Zakašnjenje na 100 vlak km -putničkih vlakova -teretnih vlakova	Min	4 115	4 113	4 110
4.	Prosječna dopuštena infrastrukturna brzina pruga* -na prugama u uporabi -na ukupnoj duljini mreže	km/h	81,12 75,07	80,00 74,00	79,50 73,50
5.	Broj osiguranih željezničko cestovnih prijelaza	broj	23	20	50
6.	Broj izvanrednih događaja – u tome -ozbiljnih nesreća -nesreća -incident **	broj	16 89 878	15 85 870	15 85 910
7.	Puknuće varova i tračnica - broj - vrijeme otklanjanja	broj sati	30 60	60 120	50 100
8.	Kvarovi na signalno sigurnosnim uređajima - broj - vrijeme otklanjanja	broj sati	19 927 27 786	19 000 26 000	19 000 26 000
9.	Kvarovi na telekomunikacijskim uređajima - broj - vrijeme otklanjanja	broj sati	1 533 10 823	1 350 9 500	1 250 9 000
10.	Kvarovi na stabilnim postrojenjima elektrovuče - broj - vrijeme bez naponskog stanja KM	broj sati	88 137	80 130	130 140

Tablica 5: Pokazatelji rada

Izvor: Razvoj i investicijsko planiranje, Organizacija i regulacija prometa i Sustav upravljanja sigurnošću

Oleg Butković, ministar 5. veljače 2016. u emisiji Poligraf HR.

...Prošla Vlada je 2012. iz ukupne cijene goriva, a 0,60 kn/l je bilo predvideno, što je negdje oko 1,2 milijarde kuna koje su koristile HAC i AC Rijeka Zagreb za otplatu kredita. Vlada je 2012. oduzela 40 lipa, a to je negdje 880 milijun kuna i preraspodjelila ih Hrvatskim željeznicama i Hrvatskim cestama, tako da su praktički ostala 440 milijuna kuna i naravno da HAC ne mogu vraćati te kredite i da je to sad jedan veliki problem koji moramo jako brzo rješiti.

Što to znači? Hoćete vratiti ovaj dio koji ide željeznicu u proračun auto cesta?

Pa, mi smo razmišljali i imali smo sastanak s ministrom financija na tu temu početkom ovog tjedna i naravno da razmišljamo i o vraćanju 20 lipa iz sustava željeznice u ovaj dio, da pomognemo rješavanju, ali ono o čemu moramo odmah snažno prionuti je restrukturiranje, to je stvar koja nije odradena do kraja i naravno da tu tražimo i podršku sindikata i javnosti i uprava koje su jako bitne da to restrukturiraju i provedu.

NA ISTOKU STARE PRIČE...



piše: Nebojša Gojković

Već jedno duže vrijeme, posao prometnika vlakova nema onaj status i značaj koji je imao kroz duži period svog postojanja. Razdoblje kada je ovo zanimanje imalo svoje svijetle trenutke i kao dio državne službe bilo cijenjeno i respektirano kako od strane društva, tako i od svojih nadređenih struktura, odavno se smatra prošlim svršenim vremenom i tek lijepom uspomenom koje se poneki preživjeli sudionik iz tog doba s nostalgijom sjeti, obično prigodom kakvog značajnog datuma. Posljednjih decenija, jednako kako je željeznica kao vrsta prijevoza gubila svoj utjecaj i moć, tako je i prometnički poziv sve više bio zapostavljan i marginaliziran. I pored toga, ljudi koji ga obavljaju, barem većina njih, kroz sve ovo vrijeme nastojala mu je koliko toliko sačuvati barem dio stare slave. Često je to bila borba na dva fronta; s jedne strane bio je rukovodeći kadar koji je obično proizašao iz tog zanimanja (i većinom su to bili najlošiji prometnici) čiji su pojedinci, kada bi se nekako dočepali položaja, preko noći postajali ekspertri za propise i preko prometnika vlakova pumpali svoj nepostojeći autoritet. S



na peronu br. 50, veljača 2016.

vam kratku kronologiju događaja vezano uz slučaj u Bizovcu, kao i neke prijašnje slučajevi koji potvrđuju da se ovdje ne radi tek o izdvojenom incidentu, već o jednom ustaljenom obrascu ponašanja. Dana 28. 12. 2015. godine, nakon što je došao u noćnu smjenu, službujućeg prometnika u kolodvoru Bizovac, na HT liniju naziva (sad pažljivo čitajte) BLAGAJNICA iz Zagreba koja od njega zahtijeva da pri dolasku vlaka 581 pomogne njihovom putniku, inače invalidnoj osobi, da izade iz vlaka. Bez namjere da ikoga podcjenjujem, moram reći da nakon ovoga, uskoro možemo očekivati da i one babe što na Dolcu prodaju sir i vrhnje počnu prometnicima određivati kad i šta trebaju raditi. Na stranu sada to što je prometnik, kao i većina njih koji se nađu u ovakvim situacijama, imao namjeru pomoći, a što zbog objektivnih okolnosti nije mogao (radnje pri prijemu i otpremi vlaka, križanje vlakova koje je imao u kolodvoru, kao i činjenica da je putnik bio tek u 6. vagonu, a prometnik kod čela vlaka) i na stranu i to što je nezadovoljni putnik ušao u prometni ured uz takvim situacijama uobičajen folklor (povišen ton i prijetnje). Ono što je bitno, to je da je spomenuti putnik nakon ovoga napisao žalbu HŽ Putničkom prijevozu, a tada kreće već dobro uigrana „hajka“ na prometnike vlakova. Kao malu ilustraciju toga kakav je odnos HŽ PP prema nama, prenosim Vam dio odgovora izvjesne „gospodice gospode“, njihove

na peronu br. 50, veljača 2016.

zaposlenice, koja u svom odgovoru na žalbu putnika kaže slijedeće: „Napominjemo da se ne radi samo o zaposlenicima HŽ PP, već je kolega prometnik djelatnik HŽ Infrastrukture. Želimo napomenuti da ćemo poduzeti sve da odgovorne osobe zbog kojih je došlo do navedenih propusta budu sankcionirani sukladno važećim propisima i raspoloživim mjerama“. O kakvim propustima radnika HŽ Infrastrukture ona ovdje govori i na koji dokument se poziva? Ispada da ona bolje od nas samih zna koje su naše obaveze. Nakon što je HŽ PP dopis ove anonimne referentice, koja je za Bizovac čula kao što je čula za Madagaskar i koja je na željeznicu došla najvjerojatnije iz pogrebno poduzeća „Niko nema 2 života“, proslijedio HŽ Infra, a nakon što su ga pročitali čelnici Regije Istok (vjerojatno stoeći u stavu „pozor“), oglašava se crveni alarm za uzbunu i u akciju kreće ekipa za očevad (ispostava Osijek), već dokazana u situacijama u kojima je trebalo „nagaziti“ radnike, tako da joj ovakve stvari dođu kao rutina. Vojničkim rječnikom rečeno; njene jake snage raspoređuju se u strijelce, te forsirajući pravac istok-zapad ulaze u kolodvor Bizovac, gdje osim već spomenutog prometnika, valjda po zapovjednoj odgovornosti lociraju, identificiraju i saslušavaju ni manje ni više, već šefa područja osobno. Ovdje je bitno napomenuti, da je isti putnik u međuvremenu napisao još nekoliko žalbi HŽ Putničkom prijevozu, povodom kojih su u konačnici čak trojica prometnika u Bizovcu moralia pisati izjave, dok je spomenutog šefa područja nazvao na službeni telefon, snimio njihov razgovor, te snimku poslao u sjedište HŽ Infrastrukture. Ovakve stvari i događaji nisu nešto što se ranije već nije dešavalo i nisu

specifičnost samo prometničkog posla, već i svih ostalih poslova koji u svom opisu sadrže i rad sa strankama, odnosno ljudima. Razlika je samo u tome što radnici na tim drugim poslovima imaju iza sebe tvrtke, točnije poslodavce koji uvijek gledaju da iznađu način kako bi ih u ovakvim i sličnim situacijama zaštitili. U našoj tvrtki izgleda kao da jedva čekaju povod kako bi započeli svoju verziju „lova na vještice“, u ovom slučaju prometnike. Da ovo nije tek izdvojeni incident, pokazuje i slučaj iz rujna 2013. godine, kada službujući prometnik u



kolodvoru Zdenci Orahovica odbija preuzeti odgovornost i brigu o slabovidnom putniku kojeg je osoba koja ga je dovela na kolodvor htjela ostaviti jer joj se, eto, jako žurilo. Osim verbalnih uvreda koje je dobio, prometnik vlakova morao je pisati i izjavu po žalbi navedenog putnika HŽ Putničkom prijevozu, a proslijedenu mu, naravno, od strane regionalnih čelnika. I on se u svojoj izjavi, kao i kolega u Bizovcu, morao pravdati za nešto što nije ni bio dužan raditi. I osobno sam imao priliku osjetiti koliku moć imaju razni anonimci iz HŽ PP prema radnicima HŽ Infra. Meni je isto tako, iste te godine, stigla prijava nekakve menadžerice, koja očito ljubi rusku književnost, jer mi je napisala literarni sastav čije se dužine ne bi postidio ni sam Dostoevski, u kojem između ostalog, traži od nadležnih organa HŽ Infra da utvrde da li sam HŽ Putnički prijevoz oštetio iz nemara, neznanja ili namjere. Šteta zbog koje sam morao pisati izjavu iznosila je vrtoglavih 7 kuna. Da su regionalni čelnici imali imalo senzibiliteta prema svojim zaposlenicima, vjerojatno bi ovakve i slične dopise HŽ PP uz „srdačne pozdrave“ vratili pošiljatelju. Ovako, vjerojatno su zauzeti čitanjem našeg glasila „NA PERONU“, pa se ne stignu baviti još i ovim „nebitnim“ stvarima. Zanimljiv je i slučaj iz kolodvora Našice, također iz 2013. g., u koji HŽ PP šalje dopis u kojem od šefa područja zahtijeva da određenog dana, kod određenog vlaka osigura dovoljan broj radnika kako bi se invalidnoj osobi pomoglo izaći iz vlaka. Kao da šef područja ima „na lageru“ hrpu besposlenih radnika koji samo čekaju da im HŽ PP izda nove zapovjedi o tome što trebaju raditi. Logički se nameće pitanje tko je u stvari ovdje

prijevoznik, čiji su to putnici, čija je obaveza omogućiti im normalne uvjete putovanja i tko u konačnici ubire prihode od njih? Ali ne treba ovdje kriviti ni HŽ PP; oni bolje od ovoga jednostavno ne znaju, a s obzirom tko ih vodi, dobro je da još uvijek postoje kao tvrtka. Po meni, glavni i jedini krivci su nadređene strukture HŽ Infra, čija inferiornost u odnosu prema ovoj nama „bratskoj“ tvrtki već godinama dovodi do jednog skoro pa incestuzognog odnosa, u kojem ovi iz HŽ PP kad god odluče da nas zaskoče, ovi „naši“ spremno „skidaju gaće“. Nakon što su nam srezali radna mjesta i uveli prekide službe, očekuju od nas da ćemo raditi i stvari koje nam nisu u opisu radnih mjesta. Prilikom jednog skupa radnika, održanog u mjesecu studenom 2013. g. u Našicama, na izravno pitanje upućeno regionalnim čelnicima o tome da li prometnici vlakova, pored svog

osnovnog posla, moraju preuzeti i brigu o nekim kategorijama putnika, jedan od njih, izbjegavši izravno odgovoriti na pitanje, ustvrdio je da kada bi njega negdje na cesti zaustavila neka slijepa osoba i zamolila da ju negdje preze, njemu njegova savjest ne bi dozvolila da ju odbije. Implicitao je na taj način kako mi, koji uopće postavljamo pitanja o tome, nemamo vlastite savjesti. Najzanimljivije od svega je primjer koji je dotični naveo kako bi dokazao vlastitu humanost, jer kolika je vjerojatnost da će Vas dok se vozite autom, negdje na cesti zaustaviti slijepa osoba i od Vas zatražiti prijevoz? Vodeći se tom logikom, evo i ja ovako javno, obećavam da prvi put kad u Đurđenovcu ili okolicu najdem na pripadnika indijanskog plemena Čirikahua, te još ako to bude potomak slavnog poglavice Kočiza, istog ču prevesti gdje god bude poželio, a osim toga poklonit će mu i godišnju pretplatu na časopis „Ljepota i zdravlje“, kao i potpuno ispunjen album sa samoljepljivim sličicama „München 74“. Lako je biti dobrovotor i humanista preko tuđih leđa. A to su oni isti, koji strpljivo poput Kerbera, iz debele hladovine i udobnosti vlastitih kancelarija, čekaju da netko od nas izvršnih radnika negdje pogriješi, nakon čega će u beskonačnosti vremena koje im je na raspolaganju, secirati svaki naš potez i uredno nam prosljedivati prometne prigovore u kojima će citirati članke pravilnika o koje smo se ogriješili. Naravno, neće nam tada pomoći nikakva pravdanja o pomoći invalidnim osobama, jer mi „moramo znati šta su nam prioriteti i za šta dobivamo plaću“. Posljednjih godina mogle su se čuti razne kritike na rad sindikata, mnoge od njih sasvim opravdane. Ipak, imajući u vidu sve ono što nam se u posljednje vrijeme događa, odgovorno tvrdim, da nije sindikata, pojedinci u rukovodećem kadru pišali bi po nama i pjevali: „Gori gora, gori borovina“. Sve to, naravno, upotpunjeno prijetnjama novim sistematizacijama u kojima su naša radna mjesta uvijek „moneta za potkusurivanje“. Jedino njihova mjesta u nijednoj sistematizaciji nisu upitna. Tehnologa imamo toliko, da kada bi

netko potpuno neupućen pogledao njihov broj, pomislio bi kako na željeznici koristimo NASA-inu tehnologiju. Posebna priča su oni što nas kontroliraju; 90-ih godina, kada sam počeo raditi na željeznici i kada je zaposlenika bilo nekoliko puta više nego danas, kontrole je vršio jedan čovjek. Desetak godina kasnije, kada je zaposlenih bilo puno manje, u kontrolu su dolazila po dvojica. Danas, kada zaposlenih ima manje nego ikad, kada su zatvoreni ŽCP-i, kada u nekim kolodvorima noću nema skretničara, a tamo gdje su bila dvojica sada radi samo jedan, kada neki kolodvori noću uopće ne rade, sada u kontrolu dolaze po trojica ili čak četvorica kontrolora. Za očekivati je da će u skoroj budućnosti, kada se broj zaposlenih još dodatno smanji, ovi što nas kontroliraju morati u kontrolu dolaziti s dva auta, jer u jedan neće svi stati. Najapsurdnije od svega je što ponekad u tim kontrolama, nama izvršnim radnicima pričaju o potrebitosti ušteda i odricanja. Bilo bi zgodno vidjeti koliko oni „uštede“ prilikom svake od tih noćnih kontrola. Uopće ne sumnjam da će odmah nakon objave ovog teksta, slučajno i potpuno nemamjerno, svratiti baš u moju smjenu. Ipak, korektnosti radi, treba reći da i među njima ima istinske gospode, gdje će kao primjer istaći regionalnog direktora koji, iako hijerarhijski daleko iznad, meni,

običnom zaposleniku i smrtniku šalje pozdrave. Doduše, putem posrednika, ali to ne umanjuje njihov značaj i dobru namjeru. Ima li išta ljepše od na ovaj način iskazanog poštovanja jednog predstavnika poslodavca prema svom podređenom radniku? Ovom prilikom mu se zahvaljujem i kako nemam običaj slati pozdrave preko „magarca“, ja mu eto, ovako javno, upućujem najsrdačnije pozdrave. Isto tako, iako sam koju godinu mlađi od njega, moram ovako javno da uputim i savjet šefu područja u Bizovcu: Šefe, batalite Vi znanje, visoke škole i uredan rad. Danas Vam to ne prolazi i može Vam donijeti samo probleme (primjer šefa u Našicama). Nego, kupite Vi lijepo vikendicu, po mogućnosti negdje iznad Orahovice. I obavezno, ali OBVEZNO se učlanite u neko lovačko društvo. Vidjet ćete, bit će to kraj Vaših problema i početak jednog divnog prijateljstva (potvrđeno dugogodišnjom praksom). Da ne ispadne da je kod nas u HŽ Infri baš sve tako loše, ima i jedna dobra stvar: Državni hidrometeorološki zavod u svojoj dugoročnoj vremenskoj prognozi kaže kako nas očekuje izrazito kišna godina. Ako im je za vjerovati, to onda može značiti samo jedno; prije ili kasnije, mora pasti...



BROJ ZAPOSLENIH SMANJEN GOTOVO ZA TREĆINU

Restruktuiranje željeznice za vrijeme vlasti SDP-a

Restrukturiranje Hrvatskih željeznica bila je jedna od značajnih odrednica bivše Vlade RH. U ovom tekstu ograničit ćemo se samo na jedan segment tog procesa, a to je „zbrinjavanje radnika“. Povod ovom tekstu je u nekoliko navrata ponovljena izjava bivšeg premijera Zorana Milanovića o broju otpuštenih željezničara. U svom posljednjem razgovoru za „Jutarnji list“ u siječnju ove godine, on spominje brojku od 10000 „zbrinutih“ radnika hrvatskih željeznica („Morali smo to učiniti“). Ministar Siniša Hajdaš Dončić rekao da da je na željeznicu otpušteno 7000 radnika. Ovdje ćemo napomenuti kako je Zoran Milanović bio predsjednik Povjerenstva za željeznicu Vlade RH, a Hajdaša Dončića smo imali prilike izbliza upoznati. Obje brojke su debelo netočne i zastrašujuće je neznanje, za željeznicu, ključnih ljudi u Vladi RH. Uz ostalo, tu se ne radi o 6840 ili 9780 „zbrinutih“ nego su brojke onako lijepo okrugle, kao da se radi o krumpirima. Tisuća gore dolje i nije previše bitno. Tragom tih izjava malo smo sami istražili period vladavine SDP-a. Odmah na početku recimo da brojke prema podacima kadrovskih službi željezničkih poduzeća ipak govore nešto drugačije. Dakle, broj željezničara smanjen je s 17 480 (krajem 2012.) na trenutnih nešto više od 12 200 radnika s time da su u tu brojku uključeni i radnici raspoređeni u Željeznički fond (njih je oko 200).

Sve je počelo kada je strah u kosti željezničarima utjerao, u to vrijeme resorni ministar Zlatko Komadina koji je spomenuo 5000 prekobrojnih. No tadašnja Uprava HŽ Holdinga s tim se nije suglasila. Nakon formiranja Vlade RH, početkom 2012. godine imenovani su čelni ljudi hrvatskih željeznica. Predsjednik Uprave HŽ Holdinga bio je Rene Valčić, direktor HŽ

Putničkog prijevoza Damir Grgić, HŽ Infrastrukture Darko Peričić, HŽ Vuče vlakova Damir Tot i HŽ Carga Ivan Lešković. U okviru Vlade RH za resor željeznicu bili su zaduženi potpredsjednik vlade Slavko Linić i ministar Zlatko Komadina.

Vlada RH je navedila restrukturiranje željezničkog sektora što je s jedne strane značilo ulaganje znatnih sredstava u modernizaciju sustava i smanjivanje broja zaposlenih s druge strane. I već na početku ministar Komadina najavljuje brojku od 5000 prekobrojnih radnika. S druge strane prvi čovjek željeznice, Rene Valčić, kada danas sagledamo način vladanja SDP-a, vrlo hrabro izjavljuje kako stvaran višak nije objektivno prikazan, te da to treba utvrditi u komunikaciji sa sindikatima i prema određenoj metodologiji:

- „Promjena mišljenja dvojice ministara (Linića i Komadine op.a.) jedna je od zadaće ove Uprave. Upozorio sam ministra da ako na željeznicu postoji višak od 5000 ljudi, željeznicu treba zatvoriti.“

U srpnju 2012. godine u sustavu hrvatskih željeznica bilo je zaposleno 17 480 radnika. Procjena tadašnje Uprave HŽ Holdinga bila je da je višak 2700 radnika.

Postojeća organizacija doživjela je promjenu 1. studenog 2012. godine. Nakon ukidanja HŽ Holdinga i HŽ Vuče vlakova ostaju HŽ Infrastruktura, HŽ Putnički prijevoz i HŽ Cargo s ovisnim društvima. U nastavku teksta analizirat ćemo kretanja broja zaposlenih u tim društvima.

HŽ Cargo

Početkom 2012. godine u HŽ Cargu je radilo 2307 radnika, a zbog pripajanja 1 145 radnika iz ukinutih HŽ Holdinga i HŽ Vuče vlakova taj se broj krajem godine povećao na 3330 zaposlenih. Krajem sljedeće

godine broj radnika smanjen je za 652. Tu godinu HŽ Cargo završio je s 2686 radnika. Sljedeće 2014. godine otišla su 422 radnika i na kraju godine bilo je zaposleno 2270 ljudi. Na dan 15. siječnja ove godine u HŽ Cargu zaposleno je 1967 radnika uz napomenu da se tu ubraja i 180 radnika koji su dobrovoljno raspoređeni u Željeznički fond. U spomenutom periodu u HŽ Cargu novozaposlena su 24 radnika.

Ovisna društva HŽ Carga su: AGIT, Održavanje vagona, RŽV Čakovec i RPV Slavonski Brod. Pripajanjem RŽV-u Čakovec 2012. godine ugašen je RŽV Bjelovar. Početku promatranog razdoblja u AGIT- je bilo zaposleno 205, a trenutno je zaposleno 100 radnika. Održavanje vagona broj zaposlenih s 340 je smanjen na 270 s time da su još dva radnika zaposlena na određeno vrijeme. Kada je RŽV Bjelovar (188 radnika) pripojen RŽV-u Čakovec ukupan broj zaposlenih bio je 375 radnika. Trenutno je u RŽV Čakovec zaposleno 247 radnika uz dva radnika bez zasnivanja radnog odnosa prema Ugovoru s HZZO.

Zanimljivo je spomenuti kako se u Čakovcu rade čelične konstrukcije za nove vlakove. I premda je Zoran Milanović govorio da će se na gradnji tih vlakova direktno zaposliti oko 3000 radnika, u Čakovcu koji odraduje veliki posao, zaposleno ih je svega šest. U RPV Slavonski Brod 2012. bilo je zaposleno 152, a krajem prošle godine u tom poduzeću radilo je 135 radnika.

HŽ Putnički prijevoz

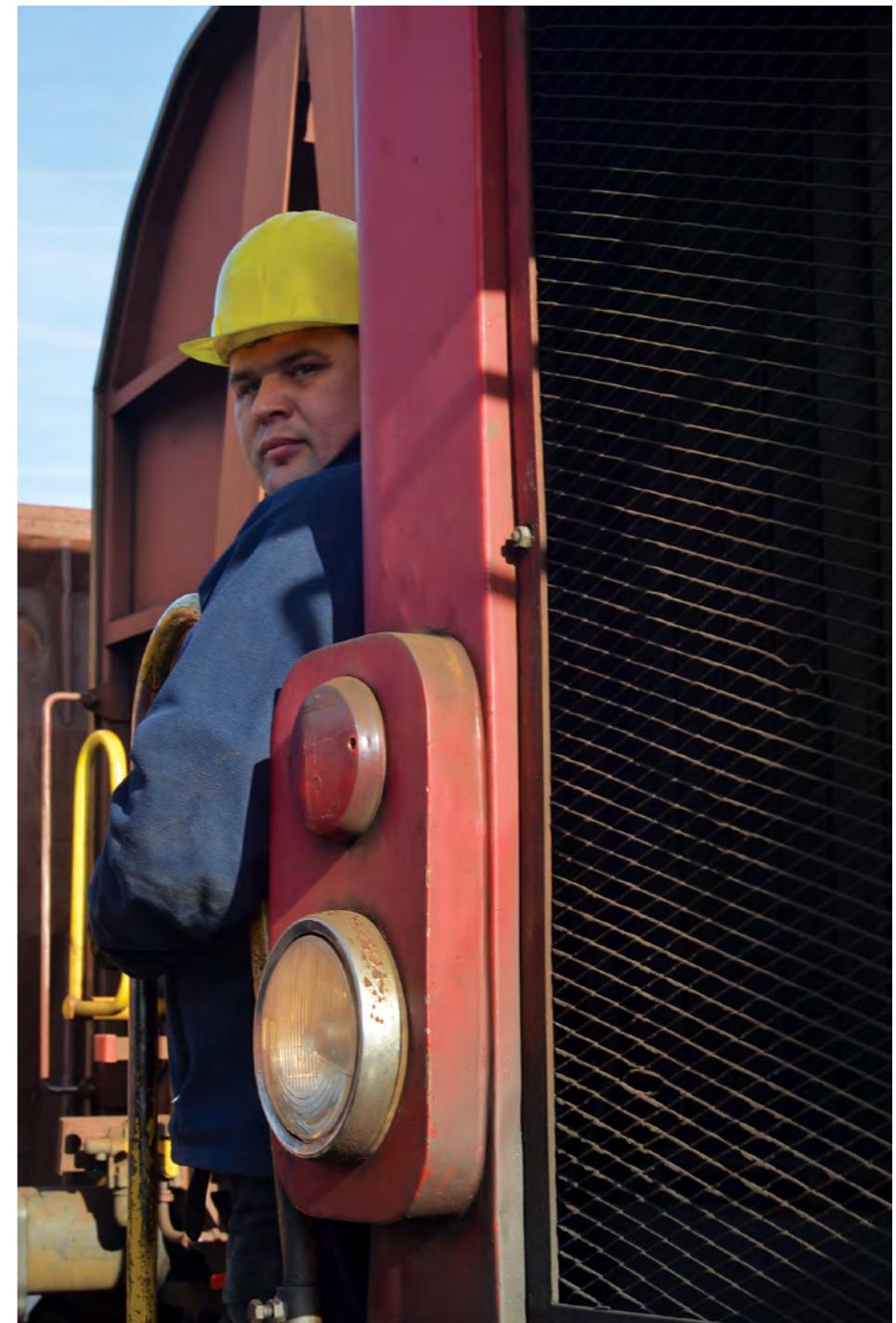
Na kraju 2012. godine u HŽ Putničkom prijevozu bilo je zaposleno 2174 radnika. Na dan 31. prosinca 2015. u nacionalnom operateru je zaposleno 1992 radnika. Ovisna društva HŽ Putničkog prijevoza su Tersus eko i Tehnički servisi željezničkih vozila.

Tokom prošle godine Željeznička tiskara s 37 radnika je pripojena u sastav HŽ Putničkog prijevoza, a tokom 2011. godine pokrenut je stečajni postupak nad TŽV-om „Gredelj“. Krajem 2012. godine u „Gredelu“ je bilo zaposleno 1345 radnika, dok danas u tom poduzeću radi nešto manje od 500 radnika. Tersus eko 2012 godine zapošljavao je 491 radnika, a krajem 2015. godine u firmi je radilo 220 radnika. Tehnički servisi željezničkih vozila 31. prosinca 2012. zapošljavali su 519 radnika, a krajem 2015. u tom poduzeću radi 685 radnika.

Pokazalo se kako je HŽ Infrastruktura osim u zbrinjavanju, sasvim solidna bila i u zapošljavanju. Iz građanstva su primljena ukupno 293 radnika. Zanimljiva analiza bila bi kada bi se vidjelo koliko je izvršnih radnika zaposleno, koliko službenika, a kolikom broju novoprdošlih je sjekira u med pala pa su zasjeli u tzv. managerske fotele. Pružne građevine trenutno zapošljavaju 1170 radnika s time da su u taj broj uračunati radnici raspoređeni u Željeznički fond.

„Bolni rezovi“ na željeznicu su se itekako osjetili, a taj dio restrukturiranja proveden je bolje nego što je to bilo planirano. „Zbrinuto“ je više od trećine radnika. Teret restrukturiranja na svojim ledima najviše su osjetili radnici HŽ Carga, Gredelja i Pružnih građevina. Predsjednik Uprave HŽ Holdinga i kasnije jedno kraće vrijeme HŽ Infrastrukture, Rene Valčić, smijenjen je nakon nikad razjašnjene epizode s elektroničkom poštom.

piše: Branimir Butković





Marko Ukić
prometnik vlakova u kol. Gračac

na peronu br. 50, veljača 2016.

OBITELJSKA TRADICIJA



piše: Krešimir Belak

Marko Ukić rođen je 17. travnja 1987. godine u Splitu. Prva dva razreda osnovne škole završava također u Splitu, a treći nastavlja u Kninu gdje sa obitelji doseljava 1996. godine. Naime, otac Svetin koji je radio na željezničkoj dobiva premještaj u kolodvor Knin za konduktora. Poslije osnovne škole upisuje srednju prometušku školu u Splitu za tehničara željezničkog prometa. 1. travnja 2006. godine zapošljava se na željeznicu u kolodvoru Knin kao pripravnik prometnika vlakova. Poslije šest mjeseci stažiranja i uspješnog polaganja stručnog ispita dobiva privremeni ugovor o radu u kolodvoru Gračac. Po potrebi radi na zamjeni kao prometnik vlakova u kolodvorima Knin, Pađene, Plavno,

Zrmanja, Malovan i Lovinac. U travnju 2008. godine dobiva ugovor o radu na neodređeno vrijeme za prometnika vlakova u kolodvoru Gračac gdje i danas radi. Kolega Marko potječe iz tradicionalne željezničke obitelji Ukić iz Primorskog Dolca, pokojni djed Marko bio je skretničar na pruzi Perković – Split, otac Svetin još radi u kolodvoru Pađene kao skretničar, a i stric Jakov je skretničar u kolodvoru Knin. U slobodno vrijeme bavi se biciklizmom i riječnim ribolovom. Zadovoljan je sa radnim mjestom, poslom i radnim kolegama. Kolodvor Gračac je rasporedni kolodvor na pruzi Oštarije-Knin-Split i otvoren je za prijem i otpremu putnika i robe svake vrste. Kolodvor ima šest kolosijeka sa peronom za putnike između 2 i 3 kolosijeka dužine 300 m, a širine 6 m sa prilaznom rampom za invalide. Kolodvorska zgrada je dužine 44 m, širine 13 m, sa dva stana, prometnim uredom, uredom šefa kolodvora, vestibilom, čekaonicom, putničkom blagajnom, relejnom prostorijom SS i centralom TK. Od ostalih postrojenja su skretničke





razgovarao:
Anto Iličić



**Branislav Gračanac
skretničar u kol. Bjelovar**

na peronu br. 50, veljača 2016.

SKROMAN I ZADOVOLJAN

*razgovor je snimljen u slobodno vrijeme radnika,
a sva promišljana iznesena su isključivo iz perspektive člana SPVH*

Koliko dugo ste skretničar?

Ovdje sam skretničar 34 godine i još sam dvije godine prije toga radio na manevri.

Kako to da ste s manevre završili kao skretničar?

Bila je potreba za skretničarom u Bjelovaru i odlučio sam se.

U te 34 godine u Bjelovaru promjenili ste puno ljudi, nekoliko šefova, kako vam se to sve čini?

Sve u svemu bilo je dobro. Ako ti svoj posao napraviš kako treba onda je svaki šef dobar.

Za svako križanje ručno okrećete po nekoliko skretnica. Uspijete li to odraditi u propisano vrijeme?

Uspije se napraviti, jedino je malo problema kod oštrog križanja.

Znači tada idete do ulaznih skretnica okrenuti skretnicu broj 4 i postaviti put vožnje. Koliko vam vremena treba da redovito obavite taj posao?

Od prometnog do skretnice treba mi jedno tri minute.

A kako je kod oštrog križanja?

Na drugoj strani je skretničar po danu, a na ovoj strani kada uđe vlak okreneš skretnicu i pričekaš na bloku 1 da vlak prođe, jer tamo imamo jedan blok, još jedna rampa, onu između radione koju mi skretničari osiguravamo za svaki vlak. Kroz taj prijelaz prolaze uglavnom viljuškari i kamioni. Pod brojem dađemo prometniku da je uz osiguranje puta vožnje osiguran i taj putni prijelaz.

Da li vam se tijekom ovih 34 godine rada dogodilo da ste uspjeli spriječiti neki izvanredni događaj koji se mogao dogoditi?

U mojim smjenama nije bilo nešto takovoga, jer ako ja postavim sve

skretnice kroz koje vlak prolazi, onda nemaš što sprječavati. U svojih 34 godine nisam nikada krivo okrenuo skretnicu ili nešto krije napravio, a kada sam radio na stražari nije mi se nikada dogodilo da ne bih spustio rampu.

Je su li vam možda uz posao skretničara dodavali i neke druge poslove koji uobičajeno ne pripadaju opisu poslova skretničara?

Ništa, jedino što sukladno Poslovnom redu kolodvora moramo održavati čistoću, uređivati okoliš i kosići travu.

Putnici se i vama skretničarima nekada obraćaju za informacije?

Dosta često i uglavnom pitaju kuda ide koji vlak.

Kolodvorska zgrada je obnovljena, bilo je dosta problema sa vlagom, da li je sada sve u redu?

Da sve je sada u redu i sanirano. Peroni su uređeni zajedno sa pristupnim putovima, te je putnicima olakšan pristup vlakovima.

Kroz zimsko vrijeme kada bude snijega, imate li kakvu ispomoć ili vi sami čistite snijeg?

Ne, mi sami čistimo snijeg i bilo je problema, recimo zadnji put mi je dolazio teretni vlak, a ja sam trebao očistiti šest skretnica koje su bile potpuno zametene, te se stvarno nabacaš se snijega.

Osim lijepih stvari vjerojatno se tijekom svega toga događalo i nekih koje nisu baš tako lijepo. Je li bilo kakvih incidenta, ne vašom krivnjom, nego onih kojima ste svjedočili?

Ovdje u Bjelovaru nije bilo nešto takvoga što bi mi kao ne baš ugodno ostalo u sjećanju.

Kada ste počeli raditi, u Bjelovaru

je sve vrvjelo od posla?

Bilo je sve puno, duduše nije radila ova Kloštarška pruga, ali je manevre bilo preko glave.

Bila je stalna manevra ovdje u kolodvoru?

Da bila je stalna manevra i išla su dva radna vlaka, jedan u pet, a jedan u deset i uvijek s punim opterećenjem.

Koliko je skretničara bilo u turnusu?

Bila su samo dvojica, a onaj iz stražare kada nije bilo vlaka dolazio je dole na manevru okretat skretnice, a inače smo sami okretali.

Kad imate toliko godina, vjerojatno imate obitelj i kako to funkcionira, željezničar i obitelj, radite po danu, po noći, svetkom, petkom?

Da imam obitelj i sve to dobro funkcionira, svatko ima svoj posao. Sada pod stare dane, što sam više od kuće, to bolje (smijeh).

Osim što ste skretničar, redovito ste ovdje u kolodvoru bili čuvar žcpr-a?

Mi sada idemo u krug, dva si mjeseca skretničar i jedan mjesec ideš na rampu. Po danu rade dva skretničara, a po noći samo jedan.

Je li tijekom vašeg radnog vremena bilo kakve modernizacije, nečega što je promijenilo ili pomoglo da lakše funkcijonirate ili da lakše obavljate svoj posao?

Nekada smo palili lampe po skretnicama, nosili petrolej, namirivali i osvjetljavali ulazne signale; na ramppama je također bio fenjer, a sada toga više nema.

Kako vam se čini podjela na željeznici?

Nikako. Sav naš posao se svodi na to

ga svi trebamo dobro odraditi i onda je bolje da smo zajedno nego da radi svako po svojem.

Vidite li da korisnici prijevoza trpe radi toga što smo podijeljeni?

Zato baš nisam siguran, ali zna se zašto smo podijeljeni - da bi šefova bilo što više.

Kako vam se čine sindikalne podjele i u samom kolodvoru imate dva, tri sindikata?

Ja sam bio nekada u SŽH, ali sam već jako dugo član SPVH i uglavnom smo svi u Bjelovaru članovi SPVH. Mada, kada ja zabrljam mene nitko neće izvući, ali je dobro imati neko zalede.

Kako ste zadovoljni s osobnim zaštitnim sredstvima, sa zaštitom na radu?

Osobna zaštitna sredstva zadnjih par godina dobivamo redovito, za razliku od ranijih godina. Ja sam skroman i zadovoljan skretničar i ne pravim tu problema.

Da li idete na zamjene u neke druge kolodvore?

Ja nisam još nikada išao.

To znači da ste dobri sa šefom ili?

Pa to je valjda zato jer sam ja najstariji skretničar, pa idu najprije mlađi kolege, a ne mogu ja preko reda.

Stanujete li blizu i kako dolazite na

posao?

Stanujem u Prespi i autom dolazim na posao jer nema javnog prijevoza, pruga nam je pred sto godina ukinuta (smijeh).

Nedavno su započeli neki radovi u Svetom Ivanu Žabnom. Znadete li što o tome?

Ja to nisam vidio, čuo jesam, ali ne znam baš da se što radi. Čekaju se valjda novi izbori. Ta se pruga radi već valjda dvadeset godina.

Da li vam se čini da se smanjio broj putnika?

Ja mislim da se broj putnika smanjio za 60%, jer je tu recimo ujutro bilo sve puno, a sada je sve gotovo prazno i to u zadnjih otprilike godinu dana i zna se tko je tome kriv.

Kada nema ili je sve manje putnika, vidim da je sve manje Eas-ova tamo na utovaru, općenito vagona u kolodvoru, to prijeti dodatnim smanjenjem broja radnika. Pričate li makar između sebe o nezadovoljstvu ili lošem upravljanju?

Cargo u Bjelovaru su već u potpunosti ukinuli i sada dolaze ovi iz Virovitice. Neki radnici Carga iz Bjelovara su u Fondu, neki su uzeli otpremninu, a neki rade u Virovitici.

Je li odnos prometnici - skretničari u Bjelovaru dobar?

Hvala na razgovoru.

U Bjelovaru su ti međuljudski odnosi u redu i dobro funkcioniramo.

Da li vam se netko iz obitelji odlučio za željeznicu?

Ma ne, mlađa kćerka ide u tehničku školu u Daruvar, a starija kćerka je završila za profesoricu kemije i biologije.

Koliko imate još do mirovine?

Još otprilike pet godina.

Kako vam izgleda način smanjivanja broja ljudi, uglavnom ljudi odlaze sa otpremninama, nitko nije još otišao da je baš otjeran, da li je to u redu?

Normalno da je u redu i trebali bi još povećati otpremnine i davati ih onima sa manje radnog staža, a oni sa više radnog staža neka odrade svoje.

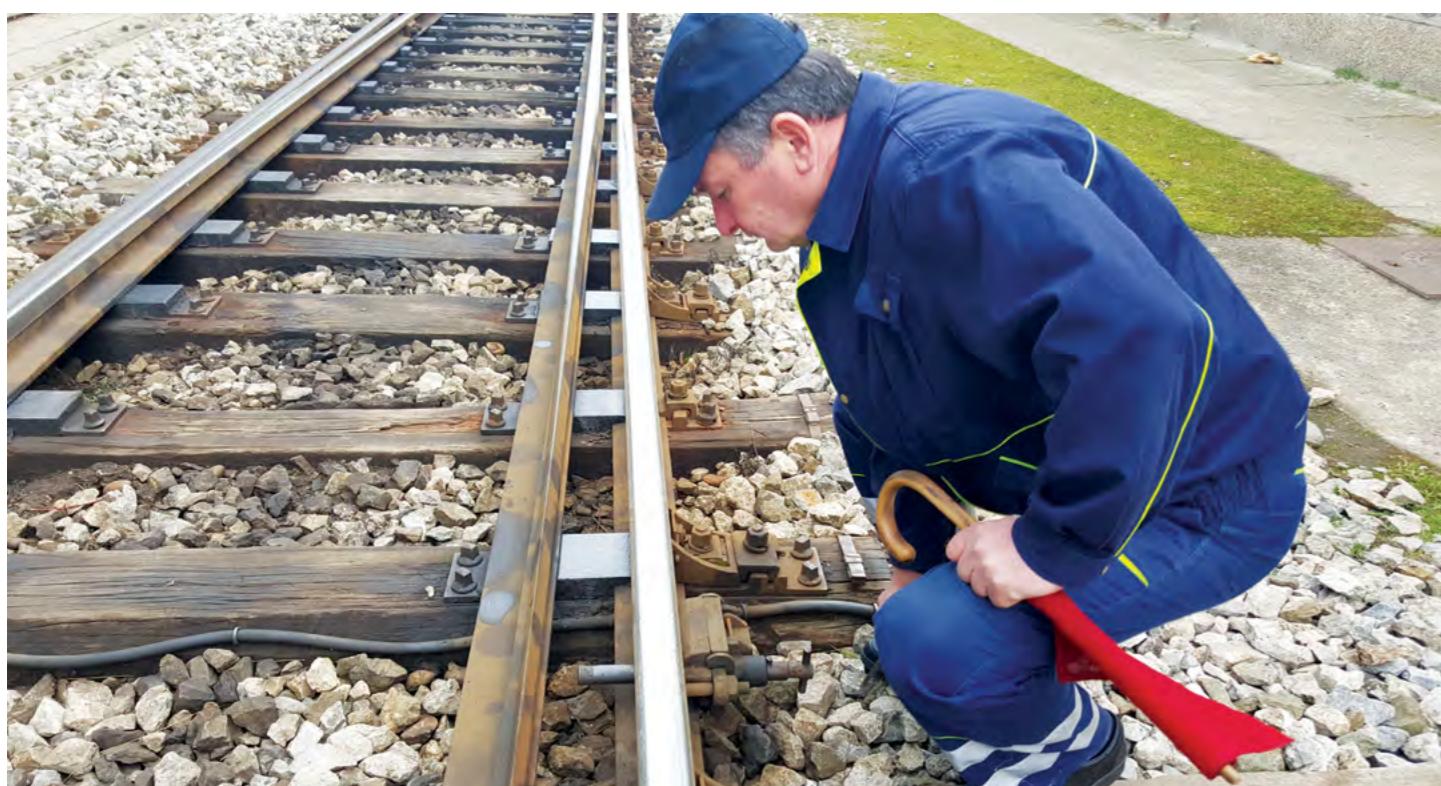
Da li se bavite nečim u slobodno vrijeme?

Bavim se poljoprivredom i to uglavnom uzgojem kukuruza i pšenice, a uz posao na željezničari može se donekle solidno živjeti.

Ima li stvari za koje mislite da bi ih trebalo popraviti, a koje se ne popravljaju tu kod vas u kolodvoru Bjelovar?

Ja sam sa svojim poslom zadovoljan i nemam nekih primjedbi.

Hvala na razgovoru.



VOLJETI ONO ŠTO RADIŠ



Nakon jednog sindikalnog sastanka zamolio sam najstarijeg željezničara u šibenskom čvoru ali i jednog od najstarijih u regiji Jug da nam ukratko sažme svoje dojmove nakon punih 40 godina rada pod crvenom kapom.

Ukratko nam se predstavite.

- Ja sam Jure Serajlić, rođen sam 13. 4. 1955. u Šibeniku. Na željezničari sam se zaposlio 1. 6. 1976. godine. Odmah nakon toga sam završio prekvalifikaciju za prometnika vlakova te sam 1. 8. 1978. godine počeo raditi kao

prometnik vlakova u kolodvoru Kumrovec. Nakon godinu dana sam prebačen u kolodvor Labin Dalmatinski a nakon toga sam obišao skoro cijelu prugu od Splita do Knina. Zadnjih 30-tak godina radim kao prometnik u šibenskom čvoru gdje i danas radim.

Kako bi opisali 40 ljeta pod crvenom kapom?

Moram priznati da mi je vrijeme proletpjelo i teško je za povjerovati da je mirovina ispred vrata. Ali tako je to kada radite posao koji volite. Od svoga prvog radnog dana pa do danas uvijek sam bio ponosan na svoje radno mjesto i posao koji obavljam.

Sada radite na zamjeni u kolodvoru Žitnić, jeli Vam to naporno?

Svaku smjenu putujem 50-tak kilometara na posao i s posla ali nije mi teško jer svi smo mi profesionalci i moramo raditi za potrebe Poslodavca tamo gdje je trenutna potreba veća, sve to gledam iz druge perspektive i držim da je to sve sastavni dio moga posla.

Razmišljate li pomalo i o mirovini?

Nadam se ako me zdravlje posluži da će u mirovinu sa punih 65 godina života a to je za 4 godine. Onda će se posvetiti unučadima i svojim hobijima pa dokle potraje.

Na kraju razgovora zahvaljujemo se Juri na razgovoru i želimo mu da ovo vrijeme koje je preostalo do mirovine odradi kao i do sada: BEZ GREŠKE!

piše: Ante Kunčić

POŠTO SU SVINJE NA PLACU

ILI KAKO JEDNOSTAVNO DOBITI UPOZORENJE



Svanuo je još jedan zimsko-ljetni dan s temperaturom zavidno iznad nule za mjesec veljaču. Red je krenuti odlučiti današnjih 12 sati i pokušati uhvatiti koji neiskorišteni gablec.

Uđem u prometni i odmah s vrata, umjesto dobro jutro, moj omiljeni kolodvorski predstavnik poslodavca ili ti po starome šef, dočeka s „dobit ćes upozorenje!!!“ Pogledam ga i ne znam bi li rekao dobro jutro ili što drugo!?!? Samo sam tiho prozborio „pa zar i vi Šefe?? Sad sam dobio upozorenje od predstavnika zakona za ne upaljena svjetla kad sam dolazio na posao i sad me predstavnik poslodavca hoće ponovo upozoriti??? Nije uredu dva puta u sat vremena!“

Što reći? Po starom dobrom običaju dobijem u ruke nekoliko araka A4 papira i neka se snalazim. Čitam lagano jer znam da takve dopise trebam čitati između redova i ne mogu vjerovati! Kolega iz stare smjene šutke mi gurne knjige na potpis i jednostavno kaže „Sve ti piše i sretno ti“ Pa ko da idem u rudnik raditi a ne igrati se s vlakicima. Drhtavom rukom potpisujem knjige prvo velikim tiskanim slovima pa onda paraf pa još i žig udarim. A pogled mi sam bježi prema dobivenoj hrpi papira. Kad sam napokon kvalitetno preuzeo smjenu počeh s čitanjem i detaljima. Služba ta i ta dana toga i toga izvršila je preslušavanje poslovne linije te i te. Ok. Napokon netko želi da čuje s čim se sve susrećemo i koje probleme imamo. Ali,

prvo mi članovi i točke po kojima me moj kolodvorski predstavnik poslodavca treba upozoriti nisu poznati a ni ton kojim je to napisano. U najmanju ruku skrivo sam sudar vlakova i to nekoliko puta u toku smjene.

Radili su u kolodvoru S prometnik vlakova D a u kolodvoru H prometnik vlakova F a u kolodvoru S1 prometnica A3. Naravno nisam se prepoznao u ni jednoj postavci osim što sam neki dan bio na autocesti A3. Pa su počeli razgovori. D veli: jutro kolegičice, jes ti meni naspavala i došla odmorna na mjesto rada? A3 pa piše u zagradi nešto nerazumljivo) pa valjda mi je rekla da se naspavala i došla sretna na posao!!! Sve u redu nema razloga za upozorenje. E sad slijedi ono kritično:

D kolegičice, ja bi tebe nešto pitao? Bi li ti primila..... u 8 sati i 3 minute ovaj moj..... kako se ono zove... vlak XXXX? Svatko tko zna koliko je sati shvatit će da tu piše =U 08:03 prime li vlak XXXX? = naravno kolega je jasno i glasno odgovorila : Kolega (prezime) kad ste vi u pitanju broj 2 primam vlak XXXX (i njeni djevojačko prezime jer je još nismo udali)

Nema ništa strano i problematično a kamoli ugrožavanja sigurnosti prometa!!!! Naravno tu nije kraj mojim mukama. Nakon tog djela uključi se kolega iz kolodvora H pa kolega kako si ti u ovo rano jutro? - evo odlično! Došao sam danas odslužiti poslodavcu kvalitetnih 12 sati pa idem ganjati odojka za sinov

piše: Darko Vurdelja

rodendan- čuje se smijeh- kolega se lagano nasmijala a kolega iz kolodvora H pita: Pošto su svinje kod Vas? Velim ja njemu pa kod nas su po 16 kn žive vase ali naći ću ja i koju kunu manje! Eto vlaka, idem ga adekvatno ispratiti a ti kolegičice piši da ode redovito u 8:08 - Dobro kolega čujemo se!

Kraj razgovora.

Ustanem lagano i tiho na prstima odem do šefove kancelarije i sramežljivo pokucam. „Šefe u čemu je ovdje problem? Zar vlak XXXX nije imao dopuštenje? Zar nisam javio odlaz? Zar se ne čuje da sam na vrijeme izašao pred vlak i da sam ga otpremio redovito?“ Pogleda on mene i sa kiselim smiješkom me piše“ Zar se tako pravi dozvola? Nisi rekao svoje prezime! Nisi se predstavio susjednim kolodvorima! Nisi pitao tko radi u susjednim kolodvorima a uredno si njihova prezimena napisao u p-28! I na kraju koga na radnoj liniji briga pošto su svinje i je li se tvoja kolega naspavala?“ Hm... Htjedoh ga pitati po kojem članku i kojem pravilniku je zabranjeno za radnoj liniji pitati kolegicu u susjednom kolodvoru kako je ili s kolegom prokomentirati cijene na tržištu. Svima je jasno da su nam zabranjeni elektronički uređaji na radnom mjestu, pa na koji način onda radni narod može doći do kvalitetnih informacija o cijeni svinja nego telefonom koji je jedina komunikacija s drugima?

Proglutam svoje pitanje i vratim se u svoj slatki prometni ured i pogledam na telefon a tamo velikim crvenim slovima UKLJUČENO U REGISTROFON!!! Taj dan sam izrekao svoje prezime više puta nego u cijelom svom životu, a najgore je bilo kad sam nakon smjene došao kući ženi rekao „Dobro večer draga i svoje prezime“

Kako je moj kolodvorski predstavnik poslodavca ili ti dragi Šef riješio nestasnog prometnika neki drugi put!

OPREZ JE MAJKA MUDROSTI, ALI I SREĆE TREBA IMATI



piše: Branko Cindrić

Znamo da nam se svugdje može svašta dogoditi. Riječima „pazi se“ otpremali su nas roditelji i mi njima otpremamo svoju djecu

i prijatelje, žečeći im skrenuti pažnju na oprez. U trenutcima života u kojima bi nas daljnji koraci odveli u zlo, kada se na vrijeme trebamo zaustaviti da bi izbjegli pogrešne staze života, za sigurnost u životu, mada dragocjen, oprez sam po sebi nije dovoljan. Potrebna nam je i sreća. Svi pazimo kada smo na kupalištu, u prirodi, oprezno prelazimo cestu, oprezno ulazimo

u vlak i iz njega izlazimo. Vozio sam se putničkim vlakom, zadubljen u svoje misli, istovremeno gledajući kroz prozor u sivilo oblaka i prirode. Ljuljanje i trzaji vagona pri prelasku vlaka preko skretnica znak su ulaska vlaka u kolodvor. Još jedan i na odredištu sam. Krenuli smo dalje, ponovo trzaji i ljuljanje na skretnicama. Vagonom su prolazili učenici tražeći slobodno mjesto. Tada se desilo što nitko nije očekivao, kada oprez, koliki god bio, nije dovoljan. Trebalо je imati sreću. Sa stropa vagona otkvačila se jedna strana plastične ploče koja pokriva svjetlo i kabele, te se kao klatno spustila prema dolje. Ploča dužine oko dva metra i širine šezdesetak centimetara promašila je za svega desetak centimetara glavu učenika koji tu upravo prolazio. Uplašeno lice i nevjericu vidjeli su se sve dok nije otisao u drugi vagon. Nije mi poznato koliko je oprezen bio ovaj učenik, koliko je mudar, ali sreća je imao.

Podižući ploču zajedno s konduktuerom vlaka, primjetio sam da na ploči imaju tri kvačice kojima smo ponovo zakvačili ploču za strop. Kako kvačice nemaju osigurače, ovo bi se moglo ponoviti. Zato kada hodate kroz vagon budite opreznii, gledajte i prema gore, ali želim vam i sreću.

JEDAN SASVIM OBIČAN RADNIK



Kad dobijem zadatak od našeg uvaženog urednika da pripremim materijal za naš novi broj sindikalnih novina „Na peronu“ a što drugo nego papir i olovku u ruke, fotoaparat u džep i na teren. Iako zadaci dolaze na vrijeme, imam manu da to odradujem u zadnji čas. I sad na terenu problemi – nemoj mene ja sam već bio u novinama, ja neću da se zna za mene, smijat će mi se drugi, ja nisam fotogeničan, ja sam sasvim jedan običan radnik. E, upravo takvog posljednjeg i tražim - jednog sasvim običnog radnika. Takvi radnici zaslužuju da budu predstavljeni jer oni imaju one prave ljudske vrline - žele raditi, vole svoj posao, boje se za svoje radno mjesto i ne teže za slavom. Vjerujem da ih kao takve uspijevam predstaviti čitalačkom auditoriju.

Tako sam za novi broj našeg lista izabrao radnika, skretničar u kolodvoru Varaždin, četrdeset petogodišnjaka Bančić Žarka. Na željeznici se zaposlio 1996. godine po završetku prekvalifikacije u žel-

jezničkoj školi u Zagrebu. Iako je u široj obitelji bilo onih koji su radili na željeznicu, ipak je presudni bio nagovor prijatelja koji su bili zaposleni na željeznicu i koji su mu sada radne kolege. Žarko je završio srednju strojarsku školu u Ivancu i radio u građevinskom sektoru do devedesetih godina kada je u tom sektoru došla kriza zbog ratnih zbivanja pa se uskoro našao na burzi rada. Bio je mobiliziran i proveo neko vrijeme 1992. godine na ratištu u okolini Pakracca.

Dvadeset godišnje radno iskustvo na radnom mjestu skretničara daje mu za pravo da svojom snalažljivošću rješava nastale iznenadne i neočekivane prometne situacije. Iako je radno mjesto vezano na vremenske uvijete na sunce i kišu, snijeg, vjetar i hladnoću voli posao skretničara. Zato i apelira na sindikaliste koji će pregovarati kolektivni ugovor da ne zaborave na njih i na njihovu cijenu sata rada koja je sada među najnižima u prometnom dijelu. Žarko se, kao i svi mi, boji za budućnost željeznice jer posla je sve

piše: Dražen Lihtar

PUTNIK JE UVIJEK U PRAVU



piše: Neven Topolnjak

Bliži se ožujak, zima polako popušta i napušta naše Međimurje. Prve visibabe već su se uzdigle prema suncu koje sve intenzivnijim zrakama grijе naš planet. Valentinovo je upravo prošlo, a zaljubljeni su darivali zaljubljene. Uskoro će i Dan žena, a taj ćemo dan posvetiti ženama koje nam svakodnevno uljepšavaju život.

je puno zaslужan i otac Ivan koji je radio kao prometnik vlakova u kolodvoru Čakovec. Najprije je od 1988. godine do 1991. godine radila kao operater na UIC - u, da bi potom sljedećih pet godina radila na poslovima carinskog otpremnika. Velika joj je želja bila raditi na putničkoj blagajni, a ta joj se želja i ostvarila 1996. godine kada je dobila mjesto putničkog blagajnika u kolodvoru Čakovec. Zadnje dvije godine privremeno mijenja kolodvorskog blagajnika u Varaždinu, a kratko je vrijeme radila u kolodvoru Ludbreg i kolodvoru Kotoriba.

Višnja je veoma pristupačna i prijazna osoba i ona je doslovno shvatila premisu da je putnik uvijek u pravu i u svojim radnim postupanjima nastoji da korisnici željezničkih prijevoznih usluga budu što kvalitetnije usluženi. Na pitanje kako joj je raditi sa muškim kolegama, ističe da nikada nije imala bašnikavih problema ili neugodnih iskustava. Njezin suprug Dragan je konduktor, te su oni zapravo zaposleni kod istog Poslodavca, u RJ HŽ Putnički prijevoz Varaždin. Žive u Gornjem Hrašćanu sa kćerkom Petrom koja studira računarstvo u Čakovcu i sa kćerkom Kristinom koja je završila školu za prometnika vlakova, a trenutno volontira za konduktora u Varaždinu i ako dobije posao konduktora Višnji će to biti najljepši dar za Dan žena. Slobodno vrijeme joj je kao i većini žena uz posao i kućanske poslove gotovo nepoznanica, ali kada nađe pokoji trenutak bez obaveza voli pročitati dobru knjigu, heklati i izrađivati rukotvorine ili pak proboraviti u vrtu na radovima oko povrća koje uzgaja na ekološki način.



piše:
Branko Marijanović



**Krešimir Čečnik
prometnik vlakova u kol. Prečec**

na peronu br. 50, veljača 2016.

MIRIS TRAČNICE

Vjerujem da Krešimira poznaje već dosta čitatelja, ali za uvod ipak kratak podsjetnik: Krešimir Čečnik rođen je 14. 7. 1975. godine u Kutini. Djetinjstvo je proveo u Banovoj Jaruzi kao dijete željezničara, prometnika vlakova. Srednju željezničku školu završio je u Moravicama, a prvo radno mjesto na željeznicama 1994. godine bilo mu je u Rijeci. Krešo je radio na splitskoj, riječkoj, ličkoj i magistralnoj pruzi. Danas se nalazi na radnom mjestu prometnika vlakova u kolodvoru Prečec na pruzi Dugo Selo-Novska. S ponosom ističe da je dobrovoljni davatelj krvi već 84 puta. Gledajući na sadašnje stanje na željeznicama nije previše optimističan u pogledu budućnosti iste. Smatra da željezničari danas rade pod velikim stresom i strahom za budućnost svojih radnih mjeseta, kao i za egzistenciju sebe i svojih obitelji. Za kolodvor Prečec kaže da je zalaganjem i zaslugom prvenstveno kolega iz SPVH doveden u red. Zamijenjena je stolarija, pokrećen je, postavljen je novi bojler kao i podne pločice te su postavljeni venecijaneri. Ugodnije je raditi na ovako uređenom radnom mjestu te se zahvaljuje na tome i ujedno naglašava da nedostaje nadstrešnica pogotovo u razdoblju vjetrovitog i kišnog vremena. Veći problem od toga je ne stajanje putničkih vlakova u Prečecu za izmjenu smjene prometnika vlakova. Stajalište je previše udaljeno a puta do istog nema. Nadređeni znaju za taj problem. Nekoliko puta je prijedlog za promjenama odbijen uz razno razna objašnjenja. Krešo zbog toga i ovim putem moli nadređene da riješe ovaj veliki problem koji postoji za sve zaposlenike kolodvora.

Krešu sam zamolio da mi za ovaj članak napiše kratak osvrt i svoj pogled na željeznicu nekada i sada. On se potrudio te napisao članak pod nazivom „Miris tračnice“ koji (uz male korekcije) u cijelosti prenosim: „Čekajući vlak palim cigaretu. Kasni,

nije kao nekada. „Bitola expres“ koji je trebao doći ujutro, dolazi kasno popodne. Do nosnica mi dopire miris tračnice na kojoj sam odrastao. Sjetih se riječi svog pokojnog oca: „Sine nikad pravog željezničara ako ne mirišeš tračnicu.“ Otpuhujem dim i osvrćem se pogledom po kolodvoru mog djetinjstva. Sjećanja naviru jedno za drugim. Lijepa su to sjećanja - kada bi me otac podigao u naručje da pritisnem ona dva dugmića na blok postavnici. Dječji ponos i ljubav koja se tada rodila i danas živi u meni. Bio je to kolodvor koji je izgledao kao mravinjak - pun vlakova, kolodvor pun željezničara i mnoštva putnika. Mravinjak koji bi tek ponekad zastao zbog prolaska vlakova „Matoš“ ili „Sava“ koje smo mi tada kao djeca sa strahopoštovanjem iščekivali. Gledam stari oronuli magazin - propada, nagriza ga i uništava Zub vremena. Nekada bi 'žicali' željezničare da nas puste da uđemo unutra, u taj mračni prostor prepun kutija, da se izvažemo na ogromnoj vagi ili napravimo krug sa kolicima. Sada magazin stoji i propada, kao i dosta toga drugoga na željeznicama. Čini mi se da savršeno nikoga nije briga zbog toga. Ovdje do magazina na devetom kolosijeku („šturc“) stajao bi šinobus, srebrena strijela za Viroviticu. Prisjećam se kako smo se kao djeca 'vrzmali' oko njega dok smo zadivljeno gledali u malog brkicu koji ga je vozio. Ponekad bi nam dopustio da sjednemo na njegovo mjesto, da dodirnemo 'onu ručicu sa strane'. Takoder, ovdje je nekada na prvom kolosijeku čekala parnjača („Čiro“) za Garešnicu. Žicali bi dinare naše roditelje pa stavljali ispod njenih kotača i čekali da prođe kako bi ostatke sa smijehom kupili. No, danas nema ni „Čire“, ni pruge za Garešnicu, čak ni djece koja bi se bezbrižno uz nadzor starijih igrala na kolodvoru. Izgleda kao da je baš sve prohujalo s vihorom. Često odvodeći u šetnju svoje pse prelazim preko te pruge. Nema tamo više ni tračnica na

nekim dijelovima... Odnijeli ih neki „fini ljudi“. Tu je nekada postojala derezina, znate ona kao u Hugu. Ponekad bi je mi klinci „posudili“ i malo se provozali. To je bio naš život, naše savršenstvo. Takoder, sjećam se kako sam znao lupati loptom o zid vagonske vase. Čak bi nekad iz prometnog ureda izašao i gospodin Laušin koji bi samnom zaigrao. Tada mlad prometnik a danas već nekoliko godina u zasluženoj mirovini. Nisam zapravo ni ja više tako mlad, skupilo se već dosta tih godina na željeznicama. Gospodina Laušina i danas znam sresti pa razmijenimo pokoj o željeznicama. Hm, nekad i sad? Nekada kad se slavio Dan željezničara bilo je svega: druženja, mirisa fiša kao i svega ostalog u izobilju. Prvi maj - podizanje majbana, limena glazba i opet slavlje. Sjećam se i plavih i crvenih bonova za topli obrok. Ponekad bi majka i ja nagovarali oca da uzmemo jelonošu koja bi redovito isla vlakom. Držanje tih poklopaca i iščekivanje - neopisiv osjećaj za jedno dijete. Sjećam se i parka iza kolodvora, ne tako lijepog i uređenog kao danas, ali ipak parka koji je vrvo ljudima koji su čekali vlakove, ljudima sa osmijesima. Danas se čini da je nestalo i ljudi i osmijeha, nažalost. Često oživim sjećanja o mravinjaku sa gospodom Grgurić, suprugom pokojnog bivšeg šefa kolodvora. Mravinjak koji je zaustavio nametnuti Domovinski rat - ne ponovilo se više, nikome i nikada! Nema više tog mravinjaka, ni „Matoša“ ni „Čire“. Došla neka čudna i teška vremena i ostaje nam samo nadati se boljima. Mi smo sada odrasli, a u nama žive još samo sjećanja i miris tračnice... Zauvijek.“

Uz zahvalu Kreši na ovim sjećanjima, ja osobno želim da se u skoro vrijeme ostvari njegov san o kolodvoru iz djetinjstva te da bude zaposlenik istog, čini mi se da to i zaslužuje!



Slavko Simić
skretničar u kol. Slatina

na peronu br. 50, veljača 2016.

DUG PUT NA ŽELJEZNICI

*razgovor je snimljen u slobodno vrijeme radnika,
a sva promišljana iznesena su isključivo iz perspektive člana SPVH*

Nova 2016. godina, u pravom smislu te riječi, svim zaposlenicima HŽ Infrastrukture donosi sa sobom pregršt nekih novih momenata; novu Vladu, novog resornog ministra, novu Upravu HŽ Infrastrukture, novi Kolektivni ugovor. Jedino što se vjerojatno neće promijeniti i što se uostalom već godinama ne mijenja je poslovna politika naše tvrtke, jer teško da će se netko odvažiti i osmislit program i mјere koje bi u budućnosti dovele do povećanog obima posla. Ovako, za pretpostaviti je da će se sve uglavnom svesti na „dubokoumne“ i bezbroj puta ponovljene pojmove kao što su bolni rezovi, uštede i odricanja. Mada, tko zna, možda nas ovaj put i iznenade. O njegovim očekivanjima vezanima uz novu Upravu i onome što nam slijedi u blijoj budućnosti, kao i o nekim drugim aktualnim temama, razgovaramo s našim članom, skretničarom u kolodvoru Slatina, Slavkom Simićem.

Molimo te upoznaj čitatelje s osnovnim podacima o sebi.

Zovem se Slavko Simić, rođen sam 09. 10. 1965. godine u Rumi, gdje sam završio osnovnu i srednju školu. Oženjen sam i imam kćer.

Kada ste došli u Slavoniju i kako ste se snašli?

U Slavoniju sam došao za vrijeme ratnih zbivanja, kupio sam kuću u Slatinici, oženio se i nakon nekog vremena dobio posao skretničara. Počeo sam raditi 1. 7. 1997. godine u Čačincima, a poslije toga u Slatini gdje i sad radim.

Danas, nakon toliko godina, osjećate li možda nostalгију za rodnim krajem?

Što se nostalgiјe tiče, ne osjećam je. Vrlo brzo sam se uklopio u novu sredinu, što na poslu, što u sportu, prilagodio sam se uvjetima života i super mi je.

Kako ste došli na željeznicu?

Sasvim slučajno; po završetku 3. godine za rukovaoca građevinskih strojeva, poduzeće „Vojvodina put“ čiji sam bio stipendista, obaveštava nas nekoliko da nas neće primiti na posao, te da se

sami snalazimo. Tada se zapošljavam u ZOP-u, a potom u ložioni na namirenju parnjača. Upisujem se i na kurs za prometno-transportne radnike, nakon čijeg završetka počinjem i raditi na tom radnom mjestu.

Iz današnje perspektive smatrate li to dobrom životnom odlukom?

Smatram da je to u ono vrijeme bila dobra životna odluka; onda se željezница poštovala, posao je bio siguran, plaća redovita.

Na kojim radnim mjestima ste sve radili?

Radio sam sve poslove koji su tada bili u domeni organizacijske jedinice, odnosno PTP-a: manevrista, kočničar, manipulant, pisar kola, avizer, domar, po potrebi u skladištu i evo sada kao skretničar.

Ako bi morali izdvajiti jedno radno mjesto, koje bi to bilo i zašto?

Pa s obzirom da sam bio mlad, više sam volio raditi kao kočničar i manipulant jer na tim poslovima nisam bio statican. Istina, bilo ja jako puno posla, ali me to ispunjavalo i bio sam zadovoljan.

Kako ste zadovoljni sadašnjim radnim mjestom?

Mogu reći da sam zadovoljan, samo da je veći obim posla bilo bi još puno bolje. Kolodvor Slatina je u centru grada, a skretničarski blokovi još uvejk nisu priključeni na gradski vodovod.

Nadate li se da će se to rješiti prije nego odete u mirovinu?

Dobro ste rekli da je kolodvor u centru grada. Blokovi su u lošem stanju, bez vode, bez sanitarnog čvora. Obećavaju da će se to promijeniti, ali ništa i mislim da se taj problem neće rješiti u dogledno vrijeme.

Osim toga, s kojim se još problemima susrećete za vrijeme obavljanja službe?

Ne mogu reći da ima nekih posebnih problema. Ako i iskrnsu neki sitni problemi to riješimo među sobom u kolodvoru, a za neko poboljšanje radnog mesta pomogne nam i SINDIKAT PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE u vidu venecianera za

prozore, materijala za krećenje i sl.
Kako općenito gledate na trenutnu situaciju na željeznici?

Nisam zadovoljan. Ukratko, ovo nije željezница kakva je bila; nema više sigurnosti, stalno neke prijetnje otkazima, na posao se ide s grčem u želuci. Činjenica je da posla ima sve manje, ali za to nisu krivi radnici.

Da možete, što biste promijenili?

Jednostavno, na rukovodeća mjesta u Upravi postavio bih ljudi koji su godine proveli na željeznicu i koji poznaju bit organizacije posla na istoj. Danas se u Upravi postavljaju ljudi koji se (neki od njih) nikada nisu ni provozali vlakom.

Šta očekujete od nove Uprave HŽ Infra?
Ne očekujem ništa konkretno. Stranački dolaze i odlaze, a promjene nema.

Bojite li se za svoje radno mjesto?

Svakako da se bojam. U godinama sam i kad bih sad dobio otkaz na željeznicu tko će me i gdje više zaposliti?

Budući da ste vrstan majstor za zidarske poslove, vjerojatno bi se snašli i izvan željeznice.

Pa koliko sam, kako kažete „vrstan majstor“ za te neke završne radove u gradevini, vjerojatno bih se snašao, ali iskreno, o tome ne razmišljam.

Kako provodite slobodno vrijeme, imate li kakav hobi?

Slobodno vrijeme malo „fuša“, malo TV, neka dobra knjiga i sl. Hobi mi je bio nogomet; aktivno sam igrao tj. branio 24 godine. Možda bih mogao još koju godinu veteranski, ali strah od povrede i bolovanja čine svoje.

Razmišljate li da se nogometom bavite s nekim drugim pozicija, na primjer kao trener?

Razmišljam i u pregovorima sam da treniram jednu momčad iz predgrađa Slatine, pa ćemo vidjeti...

Želite li možda za kraj razgovora nešto poručiti?

Zaželio bih svim kolegicama i kolegama puno zdravљa i što više posla na HŽ-u, jer jedino ćemo radom sačuvati radna mjesta!

ŽELJEZNIČARI PROVOZALI BUTKOVIĆA

Promjene vlasti najčešće su razdoblja u kojima se jednoj vladajućoj ekipi zanjiše stolica, a s druge strane mnogi u takvim vremenima vide priliku da se „konačno prepoznaaju njihove sposobnosti. Jasno je i da su više-manje sva direktorska mesta stranački definirana. Isto tako svaka vlast nastoji značajne projekte predstaviti kao plod vlastite umještosti ne priznajući prethodnicima ni trunku zasluge. Tako je to postavljeno u Hrvatskoj, pa niti željeznica tu nije izuzetak. Tako primjerice novi ministar Oleg Butković još nije niti upoznao sve kutove vlastitih dvora, a željeznici su „pojačani“ jakom „končarevom“ ekipom, 15. veljače odlučili prikazati se u najboljem svjetlu pa su za visokog gosta organizirati posebnu vožnju novog, odnosno prvog diesel motornog vlaka. SDP-ova vlada najavila je gradnju 44 vlaka za HŽ Putnički prijevoz, a ugovor je u prosincu 2014. potpisana

za svega 22 vlaka. Dakle, osim finansijskih obveza isplate kredita HBOR-u, novoj Vladi preostaje još potpisivanje novog ugovora. Premda su diesel motorni vlakovi itekako potrebni, oni su osim jednog dio drugog, za sada nepotpisanog ugovora.

No ovo ipak nije prvi novi diesel motorni vlak na našim prugama. Naime, u podjeli posla između „Gredelja“ i „Končara“, prvi prototip DMV-a izgrađen je u novom pogonu „Gredelja“ u Vukomerku. Otkako je 9. studenog 2012. uključen u redoviti promet taj je vlak uglavnom vozio po „zagorskim bregima“. Zbog toga je veliki naslov nakon svečane vožnje objavljen u „Zagorskem listu“:

„Butković zahvalio Dončiću“ ipak, najblaže rečeno, pretjeran. Naime, ovo nije prvi novi hrvatski DMV. Uz to gradnju prvih prototipova i električnih i diesel motornih vlakova ugovorila je HDZ-ova vlada. U rujnu davne 2010. godine, predstavljen je i na „Innotrans“

piše: Gustav Trogožar Kekec



Novi diesel motorni vlak proizveden u „Gredelju“

VARAŽDINAC NA „PRIVREMENOM“ RADU U MEĐIMURJU



Damirov otac Mato je 38 godina radio na željeznicu kao kočničar, a taj posao, kao i većina željezničkih zanimanja nije poznavao ni petka, ni svetka. Ranije se radilo i više od dvanaest sati u komadu, a sve kako je već potreba službe zahtijevala. Ponekada ga nije bilo doma ni dan ili dva u komadu, a noćna buđenja i odlazak na šihtu u jedan ili dva po noći bila su prava noćna mora, kako za njega, tako i za njegove ukućane. Stoga je Mato svog sina Damira uputio na školovanje za kovinotokara, sa željom da njegov sin jedinac radi u nekom normalnom osmosatnom radnom vremenu. Damir je prihvatio očeve savjete, završio srednju školu za kovinotokara u Varaždinu i čekao zaposlenje, koje nikako nije dolazilo. No došao je Domovinski rat i Damir je sa dvadeset i dvije godine života pošao braniti

svoju Domovinu stavljajući svoj život u službu idealima o slobodnoj i neovisnoj Hrvatskoj. Kako je sudbina prepuna iznenadenja i preokreta, tako je Damir ipak 1993. godine došao raditi na željeznicu što mu je valjda bilo zapisano u zvjezdama i čemu nije mogao uteći. Završava tečaj za prometno - transportnog radnika i odlazi raditi kao manevrista u kolodvor Čakovec. Tri godine napornog rada na manevri po svim mogućim vremenskim uvjetima i sa svim opasnostima koje nosi taj posao bile su ključne za odluku da na upit šefa kolodvora 1996. godine ode raditi na mjesto postavnika kolodvora Čakovec. Gubitak beneficiranog radnog staža donio mu je doduše odgovoran i fizički težak posao pri centralnom postavljanju skretnica, ali je dobio krov nad glavom i nije

piše: Neven Topolnjak

GORČINA INFO PULSA



Kolodvor, osiguran je signalima?

Ja sam Slavko Čerkezović, prometnik vlakova kolodvora Đurđevac, a tu sam zaposlen od 1998. godine. Dolazim iz Bosne gdje sam završio Željezničko tehničku školu u Sarajevu i odmah se zaposlio u kolodvoru Brčko 1986. godine, jer su to bile one sretne godine kada se zapošljavalo odmah poslije škole. U kolodvoru Brčko sam se autorizirao i radio do rata, zatim sam izbjegao u Njemačku i vratio se natrag u Hrvatsku i to je moj put.

Koja je veza između Brčkog i Đurđevca, nije li Slavonija bliže?

To je slučajnost. Mi smo se kao i mnogi hrvati iz Bosne raselili posvuda i mene je zaista slučajnost dovela ovamo. Istina je da smo mi bolje povezani sa Slavonijom jer je Brčko na samoj granici, ali moji su roditelji izbjegli u Koprivnicu i tako sam se ja povratku našao u Đurđevcu.

I ovdje ste osnovali obitelj?

Da tu sam sa obitelji, oženjen sam i imam dvoje djece, dva sina i tu živimo.

Djeca su velika?

Da, jedan sin završava srednju školu, a drugi, mlađi sin završava osmi razred.

Da li se sinovi imaju namjeru baviti sa željeznicom?

Ne, ali ja sam o tome x puta razmišljaо jer mi je željezница zaista u krv i mislio sam tu ljubav prenijeti na sinove, ali nažalost s obzirom na ovo stanje u Hrvatskoj, na željeznici, stanje sa zapošljavanjem i s obzirom na općenito stanje na željeznici, nisam im htio preporučiti da završe nešto čime se onda neće moći baviti. Kao željezničar bih volio da netko nastavi tu tradiciju, ali je stanje takvo besperspektivno.

Kada pogledaš, meni kao prolazniku Đurđevac je lijepi

lokalne vlakove i to je nešto što je pogodovalo tom smanjenju, ali mislim da su nam i ove subvencije odnijele određeni broj đaka na autobusni prijevoz. Dakle, ima više uzroka tom smanjenju broja putnika, a ima i pada broja studenata što je možda i posljedica pada broja stanovnika u ovim krajevima.

Kako uspijevate uskladiti posao prometnika vlakova i prodavati karte putnicima, ima li tu problema?

Dok su špice ponekada imamo probleme jer se znaju pojaviti putnici koji dođu u zadnji trena i onda im trebamo na brzinu izdati kartu, a i na vrijeme izaći pred vlak. Nama je prioritet promet vlakova. Nedjeljom popodne i ponедјelјkom ujutro kada dođu studenti imamo zaista puno putnika i pokušavamo se snaći.

Imama li još kakvih problema sa blagajničkim poslovanjem i prodajom prijevoznih isprava?

Mogu spomenuti još nešto o brzovjakama koje često prekasno dolaze ili uopće ne stignu, ali ipak mislim da sve uspijevamo odraditi na zadovoljstvo korisnika prijevoznih usluga.

Da li prodajete i mjesečne karte?

Sada ne, već je druga godina kako dolazi putnički blagajnik koji prodaje subvencije u vremenu od tri do četiri dana, već kako im odredi HŽ Putnički prijevoz. Mi sa subvencijama trenutno kao prometnici nemamo ništa.

Zajedno ste na dionici pruge sa kolodvorom Virje?

Da ovaj novi uređaj bi trebao biti međukolodvorska ovisnost i kolodvori Đurđevac i Virje bi bili u toj međukolodvorskoj ovisnosti, kako je predviđeno kad uređaj proradi.

Da li je i u Virju sve isto?

Da isti je takav uredaj i u Virju, normalno opet prilagođeno njihovoj kolosiječnoj situaciji koja je nešto drugačija od naše.

Osim prijevoza putnika u Đurđevcu više nema manipulacija robom, utovara žitarica?

Zadnjih dvije godine nema ničega, a ako bi i nešto bilo onda bi sve poslove odradivao HŽ Cargo dok bi nama ostao samo onaj prometni dio kao što je manevriranje. Jedno vrijeme je bilo naznake da bi nešto tovarili iz silosa, ali iz meni nepoznatih razloga od toga nema ništa, jer vjerojatno nije bilo interesa. Ranijih godina su silosi radili i bilo je utovara, a trenutno je došlo i do promjene vlasnika.

Vidi se da je kolodvor prilično uređen i to znači da se vodi briga. Kako ste zadovoljni uvjetima rada?

Normalno je da se uvijek može bolje, ali sam općenito zadovoljan. Prošle smo godine dobili nova ulazna vrata, a bilo bi lijepo kad bismo i nove prozore dobili. Imamo i čajnu kuhinju sa novim hladnjakom, a i rešo je novi.

Osim s radnim uvjetima sa kojima ste zadovoljni, kako ste zadovoljni sa plaćom?

Sa plaćom sam zadovoljan i tu sam zahvalan sindikatu, barem što se tiče prometnika vlakova jer smo do sadašnjih plaća došli višegodišnjim angažmanom sindikata. Plaće bi naravno mogle biti i bolje, ali smo zadovoljni s obzirom na situaciju u Hrvatskoj.

Nastojali smo riješiti ne samo prometnike, već i sve izvršne radnike, ali uvijek može bolje kao što vi kažete. Trenutna situacija u Hrvatskoj daje za pravo da se sačuva postojeće i to je namjera. Cijelo se vrijeme čini da se nesigurnost uvukla među željezničare. Kako vi na to gledate?

Nakon Infopulsa po kome se Đurđevac trebao ukinuti i mi

bismo tada bili višak, uvukla se neka psihoza i poslije toga se bojiš za radnom mjestu, bojiš se za budućnost i to jako utječe na sve nas i pri obavljanju poslova uvijek ti je u podsvijesti ta mogućnost da možeš ostati bez radnog mjeseta.

Sada je perspektiva da će se vratiti socijalni dijalog sa Vladom, a kada se vrati s Vladom vratiti će se i sa Poslodavcem. Obećano nam je od vlasti da ni u jedan korak neće ići ako nismo prije toga razgovarali. Neke dakle stvari ne može izbjegći, ali će se o svemu razgovarati?

Onaj Infopuls je bio nešto na brzinu i zaista je po meni dobro da nije prošao. Vidimo da je takva situacija da će se neka radna mjesta ukidati, ali ne preko noći i ne preko leđa radnika. Trebaju se napraviti dobri programi da se radnici mogu na vrijeme prekvalificirati i uputiti na neka druga radna mjesta i to je bitno da se radnicima ostavi sigurnost.

Kako funkcioništate sa službenom i zaštitnom odjećom i obućom, jeli tu ima problema?

Tu ja ne vidim problema i sve nam se uglavnom dostavlja prema zadanim rokovima.

Je li vas strah lječničkih pregleda?

Toga da, jer kako dolaziš u godine razmišljaš o tome, a pogotovo sada kada su nas razdvojili i nema radnih mesta na kojima bi mogao raditi ako izgubiš zdravstvenu sposobnost.

Ako izgubiš zdravstvenu sposobnost bojiš se i za gubitak radnog mjeseta. Spomenuli smo uvjete rada za koje ste rekli da su zadovoljavajući i sada bismo mogli malo o privatnom životu. Da li osim željeznice postoji još nešto, nekakav hobi?

Volim sport i pratim ga. Nekada sam malo igrao nogomet onako iz hobija. Nemam nekakav poseban hobi kojim bi se bavio, osim rada u malom vrtu.

Recite kako funkcioniira sindikat, da li ste zadovoljni i što biste popravili?

U principu sam zadovoljan. Ja sam član SPVH tamo negdje još od 1999. godine. Možda bi jedino bilo dobro da informacije malo brže dolaze do nas krajnjih korisnika.

Internet u kolodvoru nemate?

Nemamo i tu je problem oko pomanjkanja određenih informacija. Sindikalni povjerenik dolazi u kolodvor, ali nekada baš ne pogodi tvoj turnus i onda informacije dobijemo od kolega sa kojima je razgovarao.

Kada gledaš ova sva zbivanja na željezničari kako ti se čini perspektiva. Može li se željeznični ovako „regionalna“ održati?

Ja se nadam da ćemo opstati i da ćemo vratiti status kakav smo imali prije desetak godina. Nisam nikada bio neki veliki optimista, ali mi ipak nuda nekako ostaje. Potencijala ima jer tu i sada ima nekih industrija koje rade.

Kada pogledamo od Virovitice do Koprivnice, na cijeloj relaciji ima i dosta velikih naselja što se tiče putnika, a ima i industrije koja ne može tovariti cijele vlakove, ali može tovariti vagone?

Da, ali u zadnje vrijeme kako se je HŽ Cargo izdvojio, taj je rad zamro u malim kolodvorima. Ostaje jedino nuda da će se nešto pokrenuti.

Uredaj kojim rukujete je recimo dosta star, kakvo je održavanje, kako uredaj funkcionira?

Uredaj je dosta star, ali si ranije sa dvojicom skretničara radio bez ikakvih problema. Znalo se i nešto pokvariti, ali kvarovi nisu bili veliki. Imamo svjetlosne ulazne signale u ovisnosti sa putevima vožnje, a skretnice su ručne i njima su rukuju skretničari.

Da se vratimo na suradnju sa HŽ Putničkim prijevozom. Rekao si da brzojavi relativno kasne, ali oni vama direktno ne spuštaju brzojave, dobivate ih iz Regionalne jedinice, kako to funkcionira?

Da i dolaze nam sa službenom

poštom. Razlog je možda i kašnjenje službene pošte ili rijetkost isporuke, svaki drugi dan. Pisač za karte se zna pokvariti i još je teže da ti oni nešto dođu popraviti nego kao kod nas.

Često kolege prigovaraju da ima problema sa blagajnom, sa predajom utroška, imate li i vi takvih problema?

Utržak predajemo šefu. Prije mjesec dana imali smo krađu dok je kolega otišao u obilazak skretnica. On je obavljao svoju redovitu dužnost i morao je ostaviti prometni ured bez nadzora. Nije se lopov obogatio, ali je unio nekakav nemir i psihološku uznemirenost.

Događa se da čim koji lokalni lopov osjeti da ima prostora napadne čak i same radnike. Vi ste sami po noći?

Ima i skretničar i kada idemo u obilazak dovedemo skretničara sa bloka u prometni ured da malo pripazi i čuva imovinu mada mu to nije osnovna uloga.

Svi pokušavamo kada smo na radnom mjestu sačuvati željezničku imovinu?

Pojedine se situacije nažalost ne mogu predvidjeti.

Ima li još nešto o čemu nismo pričali, a što biste voljeli istaknuti?

Rekli ste da ste ovdje u Hrvatskoj radili u Virju, Bregima i u Đurđevcu. Željeznička prijateljstva su dobra?

Da imam zaista dobrih prijatelja još iz škole za prometnika. Znamo se i družiti, a meni je željeznička nešto kao familija i svi smo mi nekada bili željezničari, ali se sada to nekako razbilo sadašnjim podjelama.

Koriste li druženju sportski susreti?

Nisam bio u Rovinju, ali volim otići na sindikalne sportske susrete.

Hvala vam na razgovoru.

Hvala vama.

razgovarao: Anto Iličić





Stjepan Sever
inženjer zaštite od požara

na peronu br. 50, veljača 2016.

Molim te za uvod nekoliko osnovnih informacija.

Rođen sam 7. ožujka 1975. godine u Varaždinu, SSS - prometno transportni tehničar završio sam u Zagrebu u Željezničkom obrazovnom centru, zaposlio se 1993. godine na radnom mjestu prometnika vlakova u kolodvoru Varaždin. Obiteljski sam čovjek, oženjen sam i sa suprugom Marijom i sinom Markom živimo u Varaždinu.

Što te je privuklo na željeznicu?

Ne mogu osporiti ulogu i savjet oca koji je bio željezničar i radio u dizel depou u Varaždinu a isto tako kao jedan od odlučujućih faktora bila je mogućnost stalnog zaposlenja. Za razliku od danas bila je i kakva takva sigurnost radnog mjesta.

Tvoji počeci rada na željezničari, kolodvori, radna mjesta?

Po završetku školovanja, volontirajući položio sam praktični dio stručnog ispita za samostalno obavljanje poslova prometnika vlakova. Tu sam u Varaždinu nastavio raditi kao prometnik sljedećih petnaestak godina kada mi je na redovnom liječničkom pregledu ustanovljen gubitak zdravstvene sposobnosti. Naravno da je to bio šok za mene i obitelj. Nisam posustao i po preporuci liječnika nastavio raditi na administrativnim poslovima kao prometni istražitelj, pa onda kao školski instruktor. Nažalost, planom restrukturiranja našeg poduzeća koji je obuhvatio i promjene u organizaciji rada i sistematizaciji radnih mesta neka radna mjesta su se ukinula a na nekim je došlo do smanjenja broja izvršitelja. Opet sam se našao u poziciji da se nađem na listi potencijalnog tehnološkog viška. No, tada se zbog odlaska kolega u mirovinu ukazala prilika za radno mjesto inženjera zaštite od požara. Prihvati sam novi izazov, položio stručni ispit i evo sada obavljam te poslove u RJ HŽI Sjever.

Koliko si zadovoljan radnim okružjem, uvjetima rada?

Moje radno mjesto je u Varaždinu. Imam ured u zgradama kolodvora i sa radnim okruženjem sam zadovoljan kao i suradnjom i odnosima sa kolegama na katu. Prilikom obnove kolodvorske zgrade prije nekoliko godina obnovljene su prostorije i uredi. Relativno sam dobro opremljen informatičkom opremom ali znamo da uvjeti rada uvijek

mogu biti bolji. Uglavnom - zadovoljan sam.

Kako si se snašao na ovom radnom mjestu, ima li problema oko zaštite od požara?

Mislim da sam se dobro snašao. Da li su i koliko zadovoljni mojim radom za to bi ipak trebalo čuti mišljenje mojih nadređenih. Trudim se da posao odradujem, kako je to uobičajeno reći po pravilima službe. Iako će mnogi reći da je zaštita od požara dio bez kojeg bi Infrastruktura mogla moram ih demantirati. Zaštita je bitna jer stara poslovica kaže da je vatra dobar sluga ali loš gospodar pa je i naš zadatak i obveza - prevencija. Ovim putem moram ovdje pohvaliti nadređene radnike u svim segmentima Infre RJ Sjever koji nam izlaze u susret kod pregleda protupožarnih aparata, uređaja i instalacija. Svakako moram spomenuti i odličnu suradnju sa kolegama u sjedištu svoje službe u Zagrebu koji su mi uvelike pomogli kod preuzimanja ovih poslova.

Član si Sindikata prometnika vlakova Hrvatske. Jesi li zadovoljan radom sindikata?

Kad sam počeo raditi članstvo u sindikatu bila je sasvim normalna stvar. Kako je u to vrijeme sindikat u svom članstvu imamo gotovo sve strukture zaposlenika, bilo je samo pitanje vremena kada će doći do nezadovoljstva neke od struktura. Sve je teže bilo funkcionirati i zadovoljavati želje radnika pogotovo jer su pojedine strukture zaposlenih smatrali da imaju veća prava od drugih. Naravno da sam po osnutku Sindikata prometnika vlakova postao njegov član jer sam smatrao da će isti zastupati zapostavljene radnike prometnih poslova. Na to sam se i na osobnom iskustvu uvjerio kada mi je trebala pomoći kod gubitka zdravstvene sposobnosti. Svatko imalo svjestan ovih vremena mora biti pripadnik sindikalne zajednice. Nikad ne možete znati kad će te trebati pomoći i podršku. Obostrano.

Reci nam svoje gledište o stanju na željezničari, perspektivi, radu Carga, PP?

Stanje na željezničari je dosta loše pogotovo što se tiče organizaciji i suradnje sa prijevoznicima koje je počelo odvajanjem HŽ Carga; putničkog prijevoza i ostalih sestrinskih firmi. Najžalosnije je što se to reflektira i uglavnom se lomi na ledima radnika. Svi znamo koliko je radnih mesta

izgubljeno, koliko je radnika završilo na Fondu...Nekakvu pozitivu nam može donijeti jednodugoročna kvalitetna strategija razvoja u koju moraju uložiti znanje svih od članova Vlade, uprave poduzeća, stručnjaci prometnog sektora, radnici, sindikati... Strategiju treba pratiti i finansijska strana, znači ulaganja u infrastrukturu, u kapacitete, u ljude. Sukladno tome moći će se izraditi i kvalitetna organizacija svih poduzeća iz željezničkog sistema. Naravno da je i pitanje odgovornosti značajan faktor. Ne može nam se dogoditi, kao nedavno kada je zbog nedostatka vučnih vozila otkazan jutarnji putnički vlak za Zagreb koji se pokreće iz Varaždina u 05.24 sata i da za to nitko nije preuzeo odgovornost. Netko je morao biti odgovoran što su putnici čekali po kolodvorima, stajalištima.

Pred nama su kolektivni pregovori što očekuješ?

Možda sam u ovoj situaciji jedan od rijetkih koji je optimističan i svakako očekujem da se plaće neće smanjivati kao i prava zaposlenih iz važećeg kolektivnog ugovora. Da nam ostane sigurnost radnih mesta i redovitost isplate plaće bio bi uspjeh.

Tvoje slobodno vrijeme, hobi, politička angažiranost?

S obzirom da živim u gradu u stanu, slobodno vrijeme uglavnom iskoristim za boravak u vikendici na bregima nedaleko Varaždina. Tu uredujem i održavam mali teren s voćnjakom što me opušta, a snalazim se i u kulinarstvu u kojem volim tradicionalna jela. Volim putovati pa kad mi se ukaže prilika organiziram obiteljski izlet, uglavnom jednodnevni. Sin Marko svira gitaru i bavi se folklorom pa kad sam u prilici pratim njegove nastupe. Politički sam angažiran i trenutno sam član Predsjedništva ogranka jedne političke stranke u kvartu u kojem živim.

Poruka kolegama?

Kad čovjek ima trenutak u životu kad spozna koliko je zapravo zdravlje najvažnije u životu počinje malo drugačije razmišljati o prioritetima. Budimo optimistični, držimo do dobrih međuljudskih odnosa posebno nas kolega na poslu. Ostaje nam vjera da će i ono što nam se danas ne sviđa jednog dana biti ljepše i bolje.

piše: Dražen Lihtar

Bogovi Egipta (Gods of Egypt, 2015.)

Američka holivudska filmska industrija stacionirana za svoje komercijalne projekte uzima i teme iz mitologije, prvenstveno grčke, a povremeno na red dolaze neke druge mitološke podloge, među kojima je i egipatska. Općenito, američki filmovi slobodno interpretiraju mitološke priče i junake, pa nisu podloga za stjecanje znanja iz toga područja, već samo u funkciji zabave.

Jedna od glavnih aspekata religije drevnog Egipta je vjerovanje u zagrobni život, čemu svjedoče grobnice (najveće su piramide), mumije i božanstva povezana sa zagrobnim životom. Vjerovanje u život poslije smrti potječe iz mita o Izidi i Ozirisu te njihovom bratu Setu, koji je skovao urotu protiv Ozirisa, o čemu postoje tri verzije mita. Prva kaže da se pretvorio u krokodila, druga da se pretvorio u vodenkonja, a treća, po Plutarhu, kaže da je Oziris žrtva urote. Set je ubio Ozirisa, a koji

je oživio i postao vladar carstva mrtvih. Kad bi čovjek umro, njegova bi duša došla u podzemlje Duat, gdje bi mu se sudilo. Anubis bi kraj vage motrio srce i pero koje simbolizira Ma'at, božiću pravde i istine. Ako bi duša prošla 'vaganje', Thoth bi to zabilježio, a Horus bi dušu odveo Ozirisu. Pokojnik bi uživao u zagrobnom životu, a mogao se pridružiti posadi Ra, koji je svakog dana putovao nebom donoseći ljudima svjetlost i toplinu.

U filmu 'Bogovi Egipta', koji krajem veljače dolazi u hrvatska kina, odigrava se borba između smrtnika i bogova, s time da jedan bog pomaže smrtnicima, odnosno ljudskoj rasi. Opstanak čovječanstva u rukama je smrtnika, heroja Beka, kojeg glumi Brenton Thwaites. Bek se udružio s egipatskim bogom Horusom (Nikolaj Coster-Waldau) kako bi spasio svijet koji je u rukama Seta (Gerard Butler), nemilosrdnog boga tame. Otkako

je Set preuzeo vlast, nekada mirno egipatsko carstvo postalo je poprište kaosa i sukoba. Bek i Horus kreću u konačan obračun sa Setom i njegovim pristalicama.

'Bogovi Egipta' spektakularna su akcijska avantura u režiji Alexa Proyas, poznatog po filmovima od kojih su neki stekli kulturni status. U hororu 'Vrana' (The Crow, 1995.) glavnu ulogu ima Brandon Lee (1965. – 1993.), prerano preminuli sin legendarnog Bruce Leeja. 'Grad tame' (Dark City, 1998.) je znanstvenofantastični (SF) film s elementima horora, a 'Garage Days' (2002.) glazbena komedija. SF 'Ja, Robor' I, Robot; 2004.) s Will Smithom slobodna je prerada kulnog romana Isaaca Asimova, a 'Proročanstva' (Knowing, 2009.) SF film o kraju svijeta s Nicolasom Cageom u glavnoj ulozi. Spomenimo da je Alex Proyas rođen u Egiptu 1963. godine, što je još jedna poveznica s temom filma.



piše:
Robert Jukić

Zrnca pravopisa

Pisanje mesta i nadnevka

Mjesto i nadnevak može se u pismu ili službenome dopisu navesti ovako: *U Zagrebu 25. listopada 2007. ili Zagreb, 25. listopada 2007.*

Ako je to s kojih razloga potrebno, mjesec se može obilježiti i arapskim ili rimskim brojem. Preporučujemo da se ipak, gdje god je to moguće, piše naziv mjeseca i to u genitivu. **Pogrešno** je naime: **Zagreb, 25. listopad 2007.* jer bi nadnevak u punome zapisu glasio *25. dana mjeseca listopada 2007.*, a kraći oblik nastaje izostavljanjem riječi dana i mjeseca.

Pisanje S/sa

Prijedlog sa upotrebljava se samo ispred riječi koje počinju glasovima s, š, z, ž: *sa sestrom, sa Šimom, sa zidarom, sa Željkom*, ili izgovorno teškim suglasničkim skupinama: *sa mnom, sa psom*. Inače se upotrebljava prijedlog s.

Pisanje gastronomskih naziva stranoga podrijetla: kapučino, sendvič, kroasan

Gastronomski egzotizmi, tj. popularne posuđenice kojima se označuju različite vrste jela koja ne pripadaju domaćoj kulinarskoj tradiciji, nego su posebnost drugih naroda u hrvatskome su dijelom njegova općega leksika i ne treba ih pisati izvornom grafijom. Engleske riječi *sandwich, muffin, talijanske riječi spaghetti, lasagne, carpaccio, cappuccino, maccheroni, gnocchi*, francuska riječ *croissant* grafički se, fonološki, morfološki i pravopisno prilagođuju hrvatskomu jezičnom sustavu. **Pravilno** ih pišemo ovako:

sendvič, mafin, špageti, lazanje, karpačo, kapučino, makaroni, njoki, kroasan.

*Restrukturati, *restrukturiranje > restrukturati, restrukturiranje

Često se pri izgovoru ili pisanju riječi stranoga podrijetla zbog napažnje ili neznanja izostavi koji glas ili koje slovo. U sljedećim se primjerima neopravdano izostavlja slovo ili glas r. **Pogrešno** je: **restrukturati brodogradilište,*

izvor: Zbirka jezičnih savjeta Instituta za hrvatski jezik i jezikoslovje





piše:
Nenad Katanich

***Uopće ne sumnjam
da pedantni DB
neće analizirati sve
okolnosti i vjerojatno
unijeti poboljšanje
u sistem. Vjerujem
da neće ostati samo
na pronalaženju
krivca, stavljanju
lisičina i presudi.***

***Nesavršenom
čovjeku koji je
grešan ne smije
napraviti grešku.
I vjerojatno
to nije htio.***

***Iako sam mislio o nečem
drugom, ovo ne mogu
preskočiti...***

Koliko god je naš posao ponekad rutina, izvanredne situacije nas malo, ili malo više stresu. Naime, svaki željoš koji ima više radnog staža moći će vam ispričati neku situaciju, koja samo snalažljivošću ili žurnom reakcijom kolega ili pukom srećom nije završila kobno. Naravno, tu ćete priču moći čuti samo ako je otišla zastaru – ali u željezničkom smislu. To znači da je određeni, šef, direktor, instruktor ili pak kontrolor otišao u mirovinu. Naravno, niti jedan sistem nije savršen, iz razloga što ni tvorac sistema čovjek ili grupa ljudi nisu savršeni.

Svatko od nas je na neugodan ili čak bolan način osjetio istinitost biblijske izreke iz Jeremije 10:23 da čovjek ne može vladati (upravljati) niti svojim koracima. A kako je tek kada upravljamo tuđim koracima? U Bibliji također u Propovjedniku 8:9 stoji: „Sve sam to video i upravio sam srce na sve što se radi pod suncem, kad čovjek vlada nad čovjekom na nesreću njegovu.“

Tako vjerujem da ste i vi isto kao i ja kada ste čuli za željezničku tragediju u Njemačkoj, zatim u Egiptu malo protrnuli. Mene je to podsjetilo ne samo koliko je naš posao odgovoran, već koliko naše greške mogu skupo drugoga stajati. Obitelj i susjedi, gledajući vijesti i slušajući zvanična

U SKRETANJE **Njemačka, Egipat**

priopćenja pitaju me kako se to moglo desiti. Svima nama kojima je poznat način kako funkcioniра željeznički sustav odmah je bilo jasno kako se u usto vrijeme na istom mjestu na pruzi u suprotnim smjerovima moglo naći dva vlaka...

Naravno, poznanici me pitaju – je li to taj posao koji ti radiš? Da.

Oni tek tada vide kompleksnost tog posla – da to nije samo šetnja s crvenom kapom i loparićem po peronu, beskrajno telefoniranje ili piskaranje nekakvih knjiga.

Mene podsjeti da moj posao nije samo rutina. Uopće ne sumnjam da pedantni DB neće analizirati sve okolnosti i vjerojatno unijeti poboljšanje u sistem. Vjerujem da neće ostati samo na pronalaženju krivca,

stavljanju lisičina i presudi. Nesavršeni čovjek koji je grešan ne smije napraviti grešku. I vjerojatno to nije htio.

Druga misao, koja me proganja, a vjerojatno je i vama pala na pamet – što da se to meni desi?

Kako bih mogao živjeti s tim? Možda je pouka iz takvih tragičnih događaja da se više koncentriramo na to da smo mi svi suradnici u sistemu. Sistemu čije greške se plaćaju životima.

Da ne gledamo jedni druge sa različitim pozicijama – uprava sa strane moći, a radnici sa strane mase. „Najlakše“ je pronaći krivca i riješiti problem.

Svatko od nas, koji je direktno u to uključen, pomisli: „Hvala Bogu da se to nije desilo meni!“

Ali ipak, osjećaj nije ugodan.

Nelagoda počinje kada se počnu vrtjeti filmovi u glavi. Zato nikad naravno, nije naodmet upozorenje da budemo koncentrirani i da „svoje probleme ostavimo kod kuće“. Naravno to nije uvijek moguće. Zato čuvajmo jedni drugima „leđa“ i ovaj primjer, nažalost tragičan primjer, da da svima materijala za razmišljanje da naš rad, naš posao, djelatnost učinimo ne samo sigurnijima već i ljepšima i udobnijima. Možda na prvi pogled ljepota i udobnost nemaju puno veze sa sigurnošću prometa, ali vjerujte, imaj i te kako. Je čovjek, pa ako hoćete doslovno radnik, ne može biti produktivan, a još manje pouzdan ako nije zadovoljan. Ne dao Bog potvrđivanje ove teza na ovakav grozan način.

ISTRA, ČUVARNICA POTPIĆAN

