

# NA PERONU

VIJESTI SINDIKATA PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE

PRIMJEDBENA DP ZA 2016.

www.splvh.hr

01.51.2016

ISSN 1132-7739

## SRETAN USKRS

NA KRAJU MANDATA

IVAN JUKOVIC

SAMO NEBO JE GRANICA

ZDENKO STANIC



na peronu br. 51, ožujak 2016.

Uvodnik

# POLUPANI LONČIĆI... I DUHOVI IZ ORMARA...

80-tih godina postojala je pod tim imenom dječja igra. Danas, povezana s duhovima iz ormara, pojavila se u HŽI. Nakon što je povišena najamnina došlo je zatvaranje kantine u Žutoj kući. Sama po sebi, kantina i nije bila nešto posebno, osobito jer se pojavio automat za kavu na hodniku. Ipak, nudila je uz skromnu ponudu gableca, solidne tople i hladne napitke te nezaobilaznu kavu. Ovalna kantina bila je zaštitni znak naše direkcije. Zatvaranjem iste, sve je nestalo u sekundi.

Ovdje počinje naša prava priča. Nestankom kantine nestala je i usluga serviranja kave menadžmentu. A ona iz automata nije dovoljno dobra za višu klasu željezničara. I tu kreće osvremenjena igra Polupanih lončića. Skupljene su sve promotivne šalice koje su ikada postojale. I takve su pronađene na policama ormara stare arhive. Lončići (šalice) nisu polomljeni, samo malčice prašnjavi i

poneki okrhnuti, no daju se lako oprati i osvježiti te poslužiti direktorima za ispijanje dragocjenog napitka.

I sad gdje su nam tu još duhovi!? Naime, nisu to obični lončići. Dugim ležanjem na policama skladišta taložila se mudrost i strategija svih

dosadašnjih Uprava. I tko zna, možda će iz novih taloga upravo tih lončića, biti iščitana sudbina cijelog HŽI Društva i budućeg poslovanja... Ako ne, talog će nam ponuditi već provjerenu sudbinu namještenih nabavnih natječaja, propalih investicija i željezničkih nesreća.



## RADOVI NA OBNOMI KONTAKTNE MREŽE IZMEĐU BANOVE JARUGE I KUTINE



*“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 društвima koja su nastala podjelom jedinstvenih HŽ-Hrvatskih željeznic 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 Kovačić, 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:** Ante Iličić

Naslovica: kolodvor Rijeka: Đorđe Jelkić, skretničar i Živko Janković, nadzorni skretničar

### VAŽNO!

Imate li potrebu za pisanjem o izvršnim radnicima, HŽ Infri, “Maloj voćki poslije kiše”, ili nečemu drugome adresu je: Sindikat prometnika vlakova Hrvatske, Trnjanska cesta 11f, 10000 Zagreb,

e-mail: [spvh@zg.t-com.hr](mailto:spvh@zg.t-com.hr)

Pratite nas na: [www.spvh.hr](http://www.spvh.hr)

# Mišljenje o Prijedlogu državnog proračuna za 2016.

**IZ PISMA PREDSJEDNIKU  
SABORSKOG ODBORA ZA  
POMORSTVO, PROMET I  
INFRASTRUKTURU  
gosp. PERI ĆOSIĆU**

Poštovani,

koristimo priliku podsjetiti Vas da je temeljem Zakona o željezniči, članak 8., Vlada Republike Hrvatske 24. rujna 2015. donijela Nacionalni program željezničke infrastrukture. Ključni kriterij pri izradi Nacionalnog programa željezničke infrastrukture Republike Hrvatske za period 2016.-2020. godine je održavanje, odnosno unaprjeđenje učinkovitosti željezničkog sustava u funkciji povećanja zadovoljstva krajnjih korisnika.

Nacionalnim programom željezničke infrastrukture za razdoblje od 2016. do 2020. godine utvrđeni su planovi izgradnje nove te osvremenjivanja i održavanja postojeće željezničke mreže, određeni su prioriteti i određena je dinamika realizacije te visina i izvori potrebnih finansijskih sredstava. Planirana ulaganja u osvremenjivanje i izgradnju te troškovi za održavanje željezničke infrastrukture od 2016. do 2020. godine okvirno iznose 17,20 milijardi kuna, od čega je:

- 2,23 milijarde kuna (12,97%) za programe obnove i osvremenjivanja,
- 10,20 milijardi kuna (59,32%) za izgradnju novih i dogradnju postojećih pruga i kolosijeka
- 4,77 milijardi kuna (27,71%) za troškove održavanja (zajedno s troškovima upravljanja infrastrukturom).

Izvori financiranja za realizaciju Nacionalnog programa planirani su sa sljedećom strukturom:

- 7,45 milijardi kuna (43,30 %) iz državnog proračuna uključujući kreditna zaduženja uz garanciju Republike Hrvatske,
- 7,17 milijardi kuna (44,85%) iz fondova EU,
- 1,19 milijardi kuna (6,9%) iz prihoda od prodaje,
- 674,3 milijuna kuna (3,9%) iz ostalih poslovnih prihoda i
- 174,4 milijuna kuna (1%) iz sredstava Svjetske banke.

Planirana dinamika ulaganja uskladena je s dinamikom osiguranja iz predviđenih finansijskih izvora, a kreće se od 2,46 milijarde kuna u 2016.; 3,47 milijarde kuna u 2017.; 3,45 milijarde kuna u 2018.; 3,67 milijarde kuna u 2019.; 4,14 milijarde kuna u 2020. godini.

## Građevinski infrastrukturni podsustav

U Republici Hrvatskoj (Prema izvješću o mreži za 2015. godinu) na željezničkoj mreži samo je 9,3% dvokolosiječnih pruga, što u velikoj mjeri ograničava propusnu i prijevoznu sposobnost pojedinih željezničkih pruga. Projektirano stanje željezničke mreže u Republici Hrvatskoj omogućuje promet željezničkih vozila mase od 20 t/o, ili veće (do 22,5 t/o), na 81,8% ukupne duljine željezničkih pruga. Slobodnom profilu GC udovoljava 54,6% ukupne duljine željezničke mreže, a na 2,7% ukupne duljine slobodni profil ograničen je na veličinu GA. Iako su projektirane brzine pruga nešto povoljnije, samo je na 18,0% ukupne duljine najveća dopuštena brzina vlakova na pruzi jednaka projektiranoj

brzini. Za brzine vlakova od 160 km/h sposobno je tek 7,14% ukupne duljine kolosijeka otvorene pruge, dok je za brzine od 100 km/h sposobno isto tako malih 12,2%, a za brzine ispod 60 km/h sposobno je 338,021 km (12,42%). S obzirom na dotrajalost i tehničko-sigurnosno stanje gornjeg ustroja otvorene pruge, u sljedećih pet, do najviše osam godina, moguće je normalno ili pojačano održavati samo 45,6% ukupne duljine pruga. Na preostalih 54,4% ukupne duljine, u istom razdoblju nužno je obaviti investicijske radove ili veće zahvate u sklopu održavanja. Još je lošije stanje kolodvorskih kolosijeka i skretnica. Odvodni sustav nije obnavljan i danas je na mnogim dionicama izvan funkcije. Uporabno stanje

tunela uglavnom ne zadovoljava, a premala visina zapreka je elektrifikaciji. Uporabno stanje mostova donekle je zadovoljavajuće, iako ima određenih zaostataka u održavanju, dok stanje propusta, koji su dio odvodnoga sustava, ne zadovoljava. U većini kolodvora nema prostora za izgradnju perona između kolosijeka. Nužne su skupe rekonstrukcije kolodvorskikh kolosijeka, koje će zbog velikog broja drugih prioriteta uglavnom ostati kao obveza za sljedeće srednjoročno razdoblje. Puno više pozornosti nužno je posvetiti izgradnji odgovarajućih pristupnih putova za putnike, uvažavajući propisane uvjete za pristup osoba s ograničenom pokretljivošću.

## Prometno-upravljački i signalno-sigurnosni infrastrukturni podsustav

Veći dio kolodvora i otvorene pruge (među kolodvorskih razmaka), na glavnim (koridorskim) željezničkim prugama za međunarodni promet, osiguran je zastarjelim relejnim signalno-sigurnosnim uređajima, a manji dio nije osiguran, jer su uređaji uništeni u ratu i nisu obnovljeni. Kolodvor Zagreb GK osiguran je modernim elektro-relejnim sustavom financiranim od strane Europske unije. Samo dio kolodvora na željezničkim prugama za regionalni i lokalni promet, osiguran je uređajima, dok među kolodvorski razmaci na tim prugama nemaju uređaja za osiguranje.

Postojeći signalno-sigurnosni uređaji stari su od 25 do 40 godina. Osim toga, svi su odavno tehnološki zastarjeli, te se ne mogu uklopiti u zahtjeve prema tehničkim

specifikacijama za interoperabilnost transeuropskoga željezničkog sustava. Najveći dio ugrađenih telekomunikacijskih uređaja i opreme je stariji od deklariranog uporabnog vijeka i tehnološki zastario. Starost kabela je od 25 do 70 godina, a linija preko 70 godina. Starost analognih prijenosnih i pružnih telekomunikacijskih uređaja je od 18 do 40 godina, a starost automatskih telefonskih centrala i do 60 godina. Starost radio-dispečerskih uređaja je do 35 godina. Usljed zastarjelosti, dotrajalosti i nepotpunosti, telekomunikacijski sustav na željezničkoj mreži u Republici Hrvatskoj u budućnosti neće moći pratiti i zadovoljiti zahtjeve svremenoga željezničkog prometa. Važno je naglasiti da sve važnije



## Informacijski sustav, kontrola stanja i sigurnosti infrastrukture

U narednom srednjoročnom razdoblju mora se uspostaviti cijeloviti željeznički informacijski sustav, a projekt uključuje nastavak umrežavanja područnih radnih jedinica na teritoriju Republike Hrvatske te nastavak informatizacije radnih procesa i radnih mjesta. Jedna od najvažnijih obveza prema međunarodnom željezničkom sustavu je uspostava telematskih aplikacija za teretni i putnički promet te uključivanje u europski telematski sustav.

Kontrola tehničko-uporabnog stanja i sigurnosti infrastrukturnih podsustava mora se obavljati u skladu s važećim propisima. Raspoloživa oprema je nedovoljna, a dio je u nezadovoljavajućem stanju. Usklađivanje podzakonskih tehničkih propisa koji uređuju ovu problematiku s europskom regulativom, uvjetovat će uvođenje i trajnu provedbu nekih oblika kontrole koji do sada nisu bili obvezatni. Zbog toga je nužno što prije osigurati potrebna mjerama vozila, opremu i uredaje, a za dio obveza ugovorit istoru ugovora kontrole zavremensko razdoblje od tri do pet godina. Najvažnije je od prije navedenog na temelju znanstveno-stručnog elaborata odlučiti o opremanju HZ Infrastrukture suvremenom opremljenim, tračničkim mernim vozilom za kontrolu stanja: geometrije kolosijeka, tračnica, slobodnog profila i električne kontaktne mreže. To tračničko merno vozilo mora omogućiti izmjeru parametara u skladu s važećom EU normom. Sakupljeni podaci moraju poslužiti upravitelju infrastrukture u Republici Hrvatskoj u svrhu kvalitetnog sagledavanja stvarnog uporabnog stanja željezničke infrastrukture i na temelju toga kvalitetnog planiranja procesa financiranja i provođenja održavanja i obnavljanja.

Europska unija posvećuje veliku pozornost izgradnji učinkovite i tehnološki vrlo razvijene željezničke infrastrukture, koja se sastoji od transeuropske mreže željezničkih pruga za velike brzine i transeuropske mreže konvencionalnih željezničkih pruga.

Kroz Operativni program Konkurentnost i kohezija 2014. - 2020. u točki Povećanje uporabe i važnosti željezničke mreže (oznaka 7iii1) Vlada RH prihvati je:

Poboljšano korištenje željezničkog oblika prijevoza u odnosu na cestovni prijevoz koji trenutačno dominira u prijevozu tereta (73,6 % u 2012.) i putnika (85,8 % u 2012.). Radi se o srednjoročnom i dugoročnom procesu kojemu je glavni cilj snažno kretanje u tom smjeru, imajući na umu da će završavanje tog procesa biti moguće samo tijekom sljedećeg razdoblja financiranja.

Iako je ukupna duljina željezničkih pruga u Hrvatskoj otprilike jednak prošeku drugih država članica EU-a, mreža nije modernizirana i općenito je u lošem stanju zbog dugog razdoblja nedovoljnih finansijskih ulaganja. Sljedeći međunarodni željeznički koridori i trase prolaze kroz teritorij Republike Hrvatske i potrebna im je rekonstrukcija i osuvremenjivanje kako bi se poboljšalo vrijeme, kapacitet i sigurnost putovanja kako bi bili slični funkcionalnim i tehničkim standardima TEN-T mreže:

- Mediteranski koridor osnovne mreže (povezuje luku Rijeka sa srednjom Europom)
  - TEN-T trasa koja spaja Ljubljani, Zagreb i Beograd (bivši Panoeuropski koridor X)
  - TEN-T trasa koja spaja Budimpeštu i Ploče (bivši Panoeuropski koridor Vc)
- Većinu napora vezano za prijevoz putnika mora se uložiti u zaustavljanje negativnog trenda smanjenja korištenja željeznicu tako što će se pružiti bolje usluge

## Dramatično smanjenje sredstava za željeznicu traži odgovor na pitanje kud Vlada RH usmjerava željeznicu?

S poštovanjem.

Marko Gašpar  
Predsjednik SPVH

# Uz najavu donošenja Odluke o pozivanju radnika na rad izvan radnog vremena

SINDIKAT PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE  
UNION OF CROATIAN TRAIN DISPATCHERS

Broj: M11-3/2016  
U Zagrebu, dana 17. ožujka 2016. godine

HŽ Infrastruktura d.o.o.  
Uprava  
Renata Suša, predsjednica

Predmet: Najava donošenja Odluke o pozivanju radnika na rad izvan radnog vremena

Poštovana,

Slijedom najave donošenja Odluke o pozivanju radnika na rad izvan radnog vremena (u daljnjem tekstu: Odluka) želimo Vas upozoriti na nekoliko činjenica:

- Zakon o radu je jasan kada kaže u odredbi čl.60. stavak 3. „Vrijeme pripravnosti i visina naknade uređuje se ugovorom o radu ili KU...“
- Vrijeme pripravnosti uvedeno je s čl. 166. KU koji između ostalog izričito kaže da radnik za vrijeme dok je u pripravnosti ostvaruje pravo na naknadu za ostvarene sate u postotku od 15% od isplaćene prosječne plaće radniku u Društvu za protekli mjesec.
- Bilo koje odredbe KU, pa samim time i gore navedene, moguće je izmijeniti isključivo aneksom KU uz suglasnost obje strane koje su ga potpisale.
- Također prema Zakonu o radu, čl.196. st.2. zbog povrede obveze iz KU oštećena strana ili osoba na koju se on primjenjuje može tražiti naknadu pretrpljene štete.
- Dodatno, čl.204. – sudska zaštita iz KU – st.1. kaže da stranka kolektivnog ugovora može tužbom zahtijevati zaštitu prava iz KU.

Uzmeno i u obzir sve gore navedeno jasno Vam je da će sporna Odluka, ukoliko ostane u predloženom obliku, za poslijedicu imati nepotrebne sudske troškove koji će teretiti HŽ Infrastrukturu d.o.o.

Očekujemo zaustavljanje aktivnosti oko pripreme prijedloga ove Odluke i pokretanje kolektivnih pregovora po tom pitanju u najkraćem roku.

S poštovanjem.



Mario Grbešić, zamjenik predsjednika

Na znamje:  
radnicima HŽ Infrastrukture d.o.o.



## Pismo upravi HŽI:

Slijedom najave donošenja Odluke o pozivanju radnika na rad izvan radnog vremena (u dalnjem tekstu: Odluka) želimo Vas upozoriti na nekoliko činjenica:

Zakon o radu je jasan kada kaže u odredbi čl.60. stavak 3. : „Vrijeme pripravnosti i visina naknade uređuje se ugovorom o radu ili KU...“

Vrijeme pripravnosti uvedeno je sa čl. 166. KU koji između ostalog izričito kaže da radnik za vrijeme dok je u pripravnosti ostvaruje pravo na naknadu za ostvarene sate u postotku od 15% od isplaćene prosječne plaće radniku u Društvu za protekli mjesec.

Bilo koje odredbe KU, pa samim time i gore navedene, moguće je izmijeniti isključivo aneksom KU uz suglasnost obje strane koje su ga potpisale.

Također prema Zakonu o radu,

čl.196. st.2. zbog povrede obveze iz KU oštećena strana ili osoba na koju se on primjenjuje može tražiti naknadu pretrpljene štete.

Dodatno, čl.204. – sudska zaštita iz KU – st.1. kaže da stranka kolektivnog ugovora može tužbom zahtijevati zaštitu prava iz KU.

Uzmemmo li u obzir sve gore navedeno jasno Vam je da će



# „NESTRA- NAČKI STRUČN- JACI“ ILI TKO ĆE DOBITI NOGOM U D..E?

Ako se ograničimo samo na željeznicu i zapitamo se što članstvo u stranci ili kakvo prijateljstvo ili rodbinska povezanost znači za one na plaćenijim položajima sigurni smo kako ona garantira uspjeh u dobrim vremenima.



na peronu br. 51, ožujak 2016.

U zemlji u kojoj praktički o svemu odlučuju političke stranke važno je biti uključen u takvu igru. Dakle, ako se hoćeš zaposliti, zaposliti nekog svoga ili napredovati najbolji način je uključivanje u političku stranku. Plemenske, rodbinske veze ili pak činjenica da si igrao nogomet s ministrom ili da tvoja djeca idu u vrtić s djecom gospode pomoćnice gradonačelnika mogu pomoći, no članstvo u stranci je ispred svega.

Uz spomenuta pravila igre

na željeznični se ustalio običaj zapošljavanja „nasljednika“ u tom sustavu. Vjerujem da je slično i u HPT, HEP-u... Tako će pokoji preostali „pravi“ željezničar reći: - „Ja sam ovdje trideset godina, a na željeznični je radio moj djed, dva strica, moj otac, a nadam se da će se naći kakvo mjesto i za mog sina kada završi za (op. a. recimo priče radi) prometnika.“ Djeca liječnika često su liječnici, odvjetnika odvjetnici i da ne nabrajamo dalje dakle i tu se radi

na peronu br. 51, ožujak 2016.

o nastavljanju tradicije. I ne vidim u tome ništa loše, dapače. U posljedne četiri godine ta je obiteljska nit rastrgana. Zoki i dalje po tko zna koji put među uspjehe svoje vlade spominje 10 000 otpuštenih željezničara („jebi ga nije bilo druge, moralo se“). U takvoj situaciji, nije moguće zaposliti nekoga svoga kome možda slabije ide u školi ili je završio za kakvo zanimanje u izvršnoj službi. Šef kolodvora, doduše bez ovlasti, sada šefuje na pet ili šest kolodvora, skretničari su nešto kao dinosauri, a dotrajali manevristi skaču po vlakovima i sami svjesni činjenice da bi na pravom liječničkom pregledu malo koji prošao... No raditi se mora, jer drugog izbora nema pošto domaća netko iz armije nezaposlenih mladih ljudi. I kada se vratimo na početak ove priče dolazimo do tog kako ne bi bilo loše biti u vladajućoj stranci. Na nižoj, radničkoj i službeničkoj razini to garantira sigurnost radnog mesta i nudi, ne preveliku, nadu da bi nekog svog mogao utrpati. Ako se ograničimo samo na željeznicu i zapitamo se što članstvo u stranci ili kakvo prijateljstvo ili rodbinska povezanost znači za one na plaćenijim položajima sigurni smo kako ona garantira uspjeh u dobrim vremenima. Do dolaska SDP-ove vlade to značilo spavanje na dobro plaćenim rezervnim položajima za direktore u opozicijskim strankama.

Uoči izbora stranke govore o stručnjacima, o tome kako nije važno tko je gdje i slično, ali jasno je da vlast treba shvatiti kao priliku da se raspodijeli ratni pljen. Karte su u rukama pobjednika, a poraženi možda i mogu kakvom trgovinom nešto ušiće. Uprave na hrvatskim željeznicama ne traju cijeli mandat jedna vlade. Uz to izborne promjene znače i smjenu uprava željezničkih poduzeća. To su pravila. Uprava iz redova HDZ-a, nakon prošlih izbora stavila je mandat na raspolaganje. Nije da im se nije ostajalo, no nisu gajili nadu da je to realno. Nakon prošlogodišnjih izbora uspostava nove vlasti ide polako, a kada će željeznička doći na red još se ne nazire. U HŽ Cargu i HŽ Putničkom prijevozu čini se kako nemaju iluzija, dok je u HŽ Infrastrukturi situacija nešto drugačija. Priča se svašta; dolazi ovaj, dolazi onaj, ovi će ostati... Kako molim, tko će ostati? Ukoliko se malo pažljivije analizira što mediji pišu, uočavaju se dvije stvari. U aktualnoj, tročlanoj Upravi HŽ Infrastrukture, Ivan Vuković je u pravilu bio nadglasavan i u pogledu svoje perspektive nema previše iluzija. U razgovoru za portal SPVH, Ivan Vuković govori kao se aktualna predsjednica itekako bavila kadroviranjem, odnosno smijenila je 46 nadređenih službenika. Puno je to i taman kada je sve posložila kako je zamislila trebala bi pakirati stvari. Treba priznati kako predsjednica dosta drži do ravnopravnosti spolova, a čini se kako su mnoge novoimenovane i pokoji novoimenovani bili iznenadeni kako su visoko poletjeli. I roditelji i prijatelji su ugodno iznenadeni: „Pa nisam li ti govorio da će od naše male nešto biti?“ Po kojem su kriteriju birani novi nadređeni? Da li je to možda pomlađivanje rukovodećeg kadra? No opet (neka se ne uvrijede) čini se kako rukovoditeljica Financija, Nabave ili Ravnateljica Ureda Uprave nisu ispod tridesete. Pa ni oni malobrojni preživjeli iz prošlih vremena nisu u cvijetu mладости. Možda su poslušnost i lojalnost kriteriji, tko će ga znati. Medijska ofenziva ili promocija lika Predsjednice Uprave kao managera i stručnjaka bili su druga karakteristika poslovanja HŽ Infrastrukture posljednjih nekoliko mjeseci. HŽ Infrastrukture „Naša Predsjednica je u CER-u („što je odlično za promociju Hrvatske i željeznicu“), pa drži govore i ovdje i ondje među brojnim managerima „kravatašima“, pa tu su impresivne uštide s kojima će se krenuti s remontom pruge prema Savskom Marofu (...što se čeka?). Tu je i uvođenje reda i discipline među raspuštene željezničare, pa desetak bezrazložnih otkaza („...nemaš ti pojma, bilo je tu svega“). Tko će se buniti protiv reda i discipline, a i pokoji otkaz je znak snage i u krajnju liniju ako nisu ništa krivi neka tuže firmu („neka pravna država radi svoj posao“). Uz to kadrovska situacija u MPPI i nije nepovoljna i tko onda ne bi poželio ostati, taman sada kada se sve lijepo posložilo.

No sve to nije realno jer vlast je do sada bila ratni pljen, a to će biti i ubuduće. Kako bi izgledala uprava u kojoj bi se stranački postavljeni kadrovi Domoljubne koalicije bojali nešto primijetiti da ne bi bili smijenjeni ili bili nadglasani. Ma to su priče za malu djecu i jednostavno je došlo vrijeme da aktualni pakiraju kofere, ako već nisu... Praksa pokazuje da nakon toga slijedi niz dalnjih smjena među nadređenim službenicima. To je jednostavno tako. Netko je upravo potrošio svojih „pet minuta slave“, a drugi će sada osjetiti blagodati vladanja i tako do novih izbora.

Onima mlađima koji odlaze, treba reći „više sreće drugi put“ jer sve je podložno promjenama pa možda dočekaju novu priliku. Stariji pak mogu zaključiti kako je bilo lijepo dok je trajalo. Uz to treba se nadati da će se ovi sa strane pridošli (ukoliko opstanu na rezervnim položajima) tada u manjoj mjeri ponašati kao okupatori i misliti kako su željezničari budale.

piše: Josip Gržanić



**mr. sc. Iwan Vučović  
član uprave HŽ Infrastrukture**

na peronu br. 51, ožujak 2016.

# Na kraju manda?

Direktor je donio prijedlog odluke i mi smo prihvatali jer nas nitko nije upozorio, osim sindikata prometnika ali iz drugih interesa, ali ne i upozorenja od struke koja je trebala reći da to što radimo imat će za posljedice to i to. Niti se Almer potudio objasniti što znači slagati vlakove sa cisternama u naseljenom području niti netko drugi. Bunio se direktor Duvnjak jedino. Ja sam razumio što govorim i ja sam bio na njegovoj strani. Zato što sam ja bio na njegovoj strani i što se on bunio protiv Ratka Almera skoro je dobio otkaz.

Lijepo Vas pozdravljamo i zahvaljujemo što ste se odazvali da obavimo ovaj razgovor za koji smo držali da će biti jedan u nizu, da ćemo uvek kad je aktualna situacija razgovarati, no takve su nam okolnosti bili koje nam nisu isle u prilog. Nakon četiri godine upravljanja što smatrate svojim posebno uspješnim odrađenim poslom?

Teško će biti u dvije rečenice izvući protekle četiri godine. Prvo zahvaljujem na pozivu i što ste našli vremena da porazgovaramo. Inače i moje jedno od pravila ponašanja je i da sa socijalnim partnerima moramo raspraviti oko temeljne politike, raspraviti za stolom, raspraviti kroz ovakve razgovore. Prije četiri godine kad smo došli i kad smo izabrani od tadašnje Vlade da počnemo proces restrukturiranja Hrvatskih željeznica zatekli smo četiri društva i Holding. Četiri je društva vodilo svatko svoju politiku bez obzira na Holding i nije polučilo uspjeh, znači niti je Cargo zarađivao, niti je Putnički promet prevozio putnike a niti Infrastruktura radila.

U tom trenutku imate dosta dobro poslovanje Infrastrukture što imamo i sada i četiri godine prijašnje. Uprave napravljeno je remonta dvadesetak km pruga. Nama je bitno u Infrastrukturi i onima koji upravljaju infrastrukturom održavanje i rad na remontima a ne pozitivno poslovati. Pozitivno poslovanje je za Crago odnosno on mora zaraditi na tržištu ostvariti profit kako bi taj profit mogao ulagati u svoje prijevozne kapacitete. Infrastruktura mora svaku svoju lipu koju ima potrošiti da bi mogla raditi. Zbog toga i zbog obveza koje je Cargo i putnički tada imao prema vući vlakova mi smo napravili konцепciju razdvajanja u tri sustava. To je jako bitno naglasiti jer su tada rekli da ćemo uništiti željeznicu. Ne, željezница se ne može uništiti ona je stvar koja se razvija i to je bila jedna od faza razvoja u kontekstu ulaska Hrvatske 2013. godine u EU, prihvatanja

pravila igre o interoperabilnosti i harmonizaciji sustava i prihvatanja podjela kasa. Svaka kasa, svakog tog entiteta ima svoj prihod i rashod i nezavisno se vodi. Jedan od glavnih razloga i zbog kojeg se osjećam ponosan je upravo to što smo uspjeli od Holdinga i četiri poduzeća koju su bila sva u relativno lošim financijskim pozicijama napraviti tri poduzeća. Ta tri poduzeća danas nezavisna su na tržištu - HŽ Infrastruktura, HŽ CARGO, HŽ Putnički prijevoz. Bez obzira što se kaže da ne komuniciramo previše mi smo u tržišnim odnosima. Komuniciramo onoliko koliko nas tržište traži. Ponosan sam upravo na to razdvajanje i formiranje tri tvrtke.

Sad ste se dotakli nekih škakljivijih tema. U vrijeme kada je ministar SHD smijenio Darka Peričića prethodnog predsjednika Uprave i ostale članove te uprave osim vas, eskalirao je problem naplate duga HŽ Carga. Zašto ste prihvativi ulogu u opasnim i upitnim igrama ministra da pokriva neodrživo stanje u HŽ Cargu. Gledajući na odluke koje ste potpisali osjećate li se prevareni od ministra?

Ne. Ja sam postavljen od vlasnika da upravljam poduzećem. U tom sam trenutku sam bio i odluke sam donosio samostalno. I ponovno bit to tako napravio. Opet treba gledati u širem kontekstu. Mi smo tad imali operatera koji se zove HŽ Cargo i koji je konzumirao 99% tržišnog kolača u prijevozu roba na mreži HŽ-a. Taj proces restrukturiranja Carga je zapeo u trenutku kad je neuspjela privatizacija. Cargo je tvrtka koja može živjeti isključivo od svojih novaca. Ne može živjeti od donacija države jer je to suprotno liberalizaciji tržišta usluga u željezničkom prijevozu u Europi. Cargo je bio u velikim problemima. Mi smo s njim napravili sporazum gdje smo njihov dug prebili na dvanaest rata, ostavili im poziciju na tržištu i očekujemo da nam to vrati. Oni su to nama vratili. Način na koji se to vraća je u

vlasništvu Države. I HŽ Infrastruktura je u vlasništvu Države. Tad je mogao biti i bilo tko drugi ministar i isto bi napravio. Smatrao je da je oportuno da nije dobro odvesti Cargo u stečaj. Odlaskom Carga u stečaj napravili bi možda grešku koju smo napravili kad smo pustili da Gredelj ode u stečaj. Mi smo svjesno riskirali s Cargom vjerujući da će se Cargo stabilizirati. Vrijeme je pokazalo da se Cargo uspije stabilizirati i još uvijek nismo zadovoljni i ne mogu biti zadovoljan ali preko noći ne možete ostvariti cilj u jedno tako osjetljivom području. Cargo će za četiri godine biti dobra kampanja gdje će se i tereti drugačije preraspodijeliti, tržište će se drukčije preraspodijeliti i naša odluka da idemo škakljivim potezom je jednostavno poslovna odluka. Kad imate čistu situaciju i kad imate novca onda može svatko voditi firmu, ali kad nemate novaca i kad je škakljiva situacija i kad vi morate spasiti 3000 radnih mesta željezničara. Ja ne dijelim željezničare po konduktlerima, prometnicima, manevristima jer su sve to željezničari i svako mjesto željezničara je za mene vrijedno. Šansa da se spasi Cargo je postojala. Da nije postojala ta šansa ja to tako ne bi napravio. Bez obzira što sam od vas dobio krivičnu i kaznenu prijavu. To je biznis u kojem je cilj sačuvati operatera od stečaja. I mi smo to uspjeli.

Nakon smjene ministar je doveo dva nova člana Uprave koji po svemu sudeći nisu ni znali da u Hrvatskoj postoji željeznička dok nisu imenovani. Prve najave su bile da će vi voditi željeznički biznis a da će oni voditi priču o EU fondovima. Vrlo brzo se pokazalo da to baš nije tako. Vas su stvarno i praktično gurnuli u stranu i vi ste danas bar se tako čini nama u sindikatu samo formalno član Uprave!?

Ne bih rekao. To je vaše pravo na mišljenje. Mogli bi reći da je sad ovo jedna trač rubrika tko je došao a tko otisao. Ipak odgovorit ću vam na to pitanje. Ministar je smijenio Upravu i vjerojatno je za to imao debeli razlog.

**Ta tri poduzeća  
danas nezavisna su na tržištu  
- HŽ Infrastruktura, HŽ CARGO,  
HŽ Putnički prijevoz. Bez obzira što se  
kaže da ne komuniciramo previše mi smo  
u tržišnim odnosima. Komuniciramo  
onoliko koliko nas tržište traži. Ponosan  
sam upravo na to razdvajanje i  
formiranje tri tvrtke.**

n i s a m  
smijenjen. Ja isto tako, za razliku od mojih dvoje kolega, imam svoje mišljenje o određenim potezima ove Uprave pa se vama čini da ja ne odlučujem o ničemu. Ja samostalno zastupam, uz predsjednicu, firmu u području gdje sam ja nadležan. To je područje ugovaranja poslova na održavanja, područje ugovaranja poslova informatike i dijela iz područja upravljanja prometom. Ja samostalno potpisujem dokumentaciju koja sva dolazi na mene. A to što predsjednica radi svoj dio posla to je njen dio posla. Zbog čega je ona izabrana to trebate pitati ministra. Ministar je išao referencama - imam, nazovimo ih starije igrače, Perićića i društvo koji mi baš nisu odradili ono što sam očekivao.

Sami znate da je tada bio kontekst na neki način dvovlađa. Mi smo imali potporu Ministarstva financija konkretno ministra Linića i potporu ministra Dončića. U tom ste raskoraku da imate s jedne strane novce a s druge domaću zadaću. Mi nismo imali konkretan cilj. Radi nesnalaženja u tome konkretnom cilju moji kolege su odlučili da nije dobro pustiti Cargo da ide tim smjerom kojim je išao i ja to nisam odlučio. Meni se impunita da sam ja spašen i da sam ne znam čiji čovjek. Svi smo bili ljudi iste partije. Ista Vlada isti premjer nas je imenovao. Nema podjele. Samo je razlika u pristupu. Tada ja nisam prihvao kombinaciju da se povuku legendarne zadužnice i da Cargo ode u stečaj. Zato iz tog razloga

Lijepo ste ovo zamaskirali ali činjenica je da se je nedavno predsjednica Uprave narugala vama smjenom direktora prometnih poslova koji je slovio kao vaš igrač. Gdje nalazite smisao biti član Uprave a drugi ti odlučuje o tomu području?

U mom području o kadrovskom odlučuje predsjednica Uprave i njena je zadnja. Ja se maknuti iz te priče što neću što mi je netko smijenio direktora neću. I dalje struktura koja čini to područje je direktno u funkciji prometa za koji sam ja odgovoran. Bilo bi kukavički kao vi mi sad pokazuјete mišiće smjenjujete pomoćnike i onda se neću više igrati, pokupim alat i idem doma. Ne, utakmica dalje traje. Ona može smijeniti pedeset direktora ako hoće, ali činjenica da nam nedostaje sedamdeset tri prometnika je činjenica. Ako govorimo o činjenici da priprema

u upravljanju prometom mora biti, ne može niti jedan direktor propisati ili ne propisati. To su pravila igre. Ako vi pokušate dokazati kao npr. kolega Duvnjak da poštujete pravilnik to ne znači da vi nekome osporavate njegovo pravo da odlučujete tko će biti šta. Jednostavno kažete to vam piše u pravilniku tom i tom. I tako se ponašate. Moja predsjednica kad joj se spomene neki pravilnik na željeznički drugačije to doživljava nego ja. Za mene je pravilnik je sveto pismo dok se ne promjeni. A za nju treba mijenjati pravilnike. Tu dolazi do raskoraka.

#### Ili ne ispunjavati obveze dok se ne promjene!

Obaveze se po pravilnicima moraju ispunjavati. To je činjenica. Tu se ne nalazimo ali nije to predmet razgovora. Svatko ima svoje odgovornosti.

Ovih dana uprava nije produžila ugovor o radu za šest prometnika vlakova, nadovezujući na ovo koliko ih nedostaje, a ne tako davno u HŽ Infrastrukturu dovedeno je nekoliko stručnjaka na dobro plaćen radna mesta a koji nam baš i nisu bili neophodni. Da li je to sve posljedica osobnog obračuna predsjednice Uprave sa vama?

Ne, opet hoćete postaviti da postoje osobni obračuni. Ne, ne postoje osobni obračuni – to je Uprava. Temeljno pravilo kod svake uprave zna se tko je predsjednik a tko su članovi. Isto tako s kim si takav si. Ja sam dio te uprave još uvijek. Ne možete od mene očekivati da ću ja ići kontra. Postoje nekakva pravila igre u kojim se ne slažemo. Na primjer predsjednica je zaključila da ima višak manevrista na Zagreb RK. To proizlazi iz činjenice da je HŽ Cargo prebacio svoje operacije u Zagreb zapadni kolodvor. Sada ide priča da ćemo višak manevrista po prijedlogu jednog od vaših kolega iz drugih sindikalnih središnjica prekvalificirati u prometnike. Svaka čast ali dobio si šest a fali ti sedamdeset tri prometnika. Ili ukini radna mjesta prometnika na nekim sporednim kolodvorima pa ljude preraspodijeli ili zaposli taj broj nedostajućih prometnika. Što se pak tiče RK dobili smo prigovor stanovništva iz okolice grada Zagreba potpisao je Rene Valčić, Dražen Ratković i Ivan Vuković. Po tome se

i ljudi se s pravom bune jer to nije prostor gdje će te ranžirati vlakove to nije prostor gdje će te manevrirati s cisternama i opasnim materijama i sad nakon godine dana donosimo, nakon godine dana pametovanja, novu odluku gdje skidamo 30% naše troškove i tarife na Zagreb RK kako bi privukli operatera nazad na RK. Usput otvaramo još i Moravice u koje smo uložili silne novce u remont kolodvora za ranžiranje. To se zove lutanje i učenje na vlastitim greškama. Pitam se da li ja mogu utjecati na to? Mogu, ako imam podršku mojih kolega direktora koji su



sustav zvan Hrvatske željeznice. Ostalo nam je za razjasniti sramotnu odluku za koju smo to javno izrekli o otkazima za nekoliko radnika u Nekretninama. Iako je struka HŽ Infrastrukture upozoravala da nema razloga za izvanredne otkaze a i sam DORH je odbacio krivičnu prijavu. Jeste li vi sudjelovali u tome.? Od samog početka rješavanja kadrovskih križaljki ja sam imao uvijek izdvojeno mišljenje. Ja sam bio protiv otkaza i direktoru financija, bio sam i protiv otkaza ljudima u nekretninama, bio sam protiv otkaza trojici prometnika. Iz prostog razloga što dok god se ne dokaže krivica čovjeka se može suspendirati. Postoje disciplinske mjere definirane Kolektivnim ugovorom sa opomenom

pred otkaz i otkaz. Dakle ako se dokaže da je netko napravio štetu firmi isti čas se prijavljuje USKOKU, POSKOKU i kome god hoćete i onda ga se krivično proganja. Prejudicirati sudske odluke i ugrožavati egzistenciju pojedinaca radi boje očiju i radi nečega drugog ili radi općeg dojma? U konačnici može biti ad je dojam presudan. Jer dokaz neiskustva kad vi dajete otkaz devetorici ljudi to je devet obitelji svatko iz te obitelji ima članove ženu, djecu, roditelje, koji žive od te plaće. Ako je tu postojala neka namjera da se napravi nešto kontra zakonu to treba dokazati. Onaj čas kad s dokaže sve disciplinske mjere

**Mi nismo odustali od održavanja. Mi jednostavno ne planiramo kapitalne remonte za koje nemamo novaca. Mi možemo planirati koliko god hoćemo ako ne možemo realizirati onda smo uzalud to nominirali. To je filozofija jednog dijela uprave.**

igraju. Do tada svima ljudima treba biti omogućeno da dobiju plaću ali im ne treba biti omogućeno da raspolažu resursima kojima su do tada raspolagali. Konkretno, suspendira ga se na nižu dužnost i čekamo da vidimo što će istražni organi napraviti i izvijestiti. U svim tim procesima dijeljenja tih otkaza ja sam bio protiv. Samo uzalud. Smanjenje investicija i ulaganja u

## HŽ Cargo ne može živjeti od donacija države jer je to suprotno liberalizaciji tržišta usluga u željezničkom prijevozu u Europi.

**željezničku infrastrukturu narušava i ugrožava sigurnost u željezničkom prometu! Je li uprava ikada sagledala ovu dimenziju problema koji nastaje uslijed toga?**

Slážem se sa vama. Mi smo prošle godine bili u velikim pregovorima s Ministarstvom razvoja da nam dade suglasnost za kredit. Nažalost RH je ušla u privremeno financiranje gdje vam je ograničeno od strane EU kao npr. državna jamstva. Vi državna jamstva više niste mogli dobiti a mi ne možemo jamčiti sami sebi. Izostanak državnih jamstava je uprskao i Putnički prijevoz jer ni oni samostalno ne mogu dobiti kredit. Bez državnih jamstava vi ste nemoćni. Država pak ne može izdati jamstva bez značajnog obrazloženja. To obrazloženje treba znati pojasniti. Mi smo uspjeli ministru Grčiću pojasniti neke stvari na kojima sam ja inzistirao npr. Zagreb – Savski Marof. To je pruga koja je broj jedan ako želimo imati pozitivno poslovanje Putničkog prijevoza. Ta pruga nema veze s nizinskom prugom niti s Cargom ali ima veze sa jedinim isplativim vidom putničkog prijevoza željeznicom u Hrvatskoj. Jedino što nosi novce je prigradski promet grad Zagreba a napose dionica Dugo Selo – Savski Marof. Od Dugog Sela smo uspjeli kroz kreditna zaduženja riješiti prugu do Zagreba. Pruga je sanirana za 130 km/h, vozi novi vlak ali od Zagreba imate prijelome brzina od 40 – 30 – 80 km/h. Kako sad napraviti

vozni red? Mi smo to objasnili i došla je odluka da mi moramo skinuti 200 mln kn iz tekućih sredstva. Uspjeli smo i to nekako ispetljati, malo smo uštedjeti ovdje malo onđe. Ali ne možete vi istovremeno pristajati, tada sam se ja prvi put zakačio s kolegicom, jer ne možete prihvati da vam se režu za 200 mln prihodi iz proračuna a tražite od iste te Vlade jamstvo za kredit. Nama je trebalo 200 mln da počnemo taj posao. To nije način kako se to radi. Uzet ćemo preko Svjetske banke materijal za Savski Marof od kredita a dati ćemo Pružnim građevinu da rade direktno za nas. To je petljanje i od toga posla osim na papiru nema ništa.

Mi nismo odustali od održavanja. Mi jednostavno ne planiramo kapitalne remonte za koje nemamo novaca. Mi možemo planirati koliko god hoćemo ako ne možemo realizirati onda smo uzalud to nominirali. To je filozofija jednog dijela uprave.

S PG je ovakva situacija: ja sam vodio povjerenstvo za privatizaciju i ne bježim od toga jer mislim da sam dobro napravio. Prvi korak koji sam napravio je odluka je od gubitaša koji se zvao Remont koji je bio kratak za kojih 200 mln kn, PG koje su u tom trenutku bile u plusu nekih 19 – 20 mln kn i POSITA kojih je bilo nekih 5 – 6 mln kn napravili smo jaku tvrtku. Tvrтku smo nazvali Pružne građevine, a mogli smo je nazvati i nekako drugačije, no pošto smo imali jaku firmu koja je imala papire i koja je bila registrirana kod trgovačkog suda onda smo ove dvije tvrtke pripojili PG u. Dokapitalizirali smo na način da smo riješili pitanje minusa Remonta i time stvorili jako poduzeće. To jako poduzeće je trebalo privatizirati upravo radi činjenice da nije se moglo natjecati za te poslove čisto. Rizik je veliki. Kad radiš posao 50 - 100 mln € pa vidiš da je posao nekome gdje postoji mogućnost konflikta interesa. Dovodiš u pitanje i tih 50 mln jer ćeš morati dati iz svog džepa a 80% a od toga ti je donacija, odnosno bespovratna sredstva. Odluka uprave je bila da nećemo riskirati. Znači Swietelsky i PG su dali ponudu kao zajednica ponuditelja. Vratit ću se na priču o agenciji. Direktiva Unije je korisnik ne može biti izvođač. Mi

**Smatrao je da je oportuno da nije dobro odvesti Cargo u stečaj. Odlaskom Carga u stečaj napravili bi možda grešku koju smo napravili kad smo pustili da Gredelj ode u stečaj.**

HZI smo korisnik a naša firma kćer je indirektno isto korisnik. Možda je, možda nije i ta prepucavanja smo jednostavno spriječili i predsjednica je zaključila nakon konzultacija s advokatima da je manje rizično da se poništi natječaj. Ja sam bio drugačijeg mišljenja i ja bih riskirao. Pa neka neko drugi onda osporava činjenice i da vidimo na čemu će osporiti. Cilj je bio da mi PG vežemo za strateškog partnera. U ovom slučaju Swietelsky se našao na tržištu kao najfer igrač i mi u budućnosti sve što budemo radili preko fondova sa strateškim partnerom možemo biti konkurentniji od neke tvrtke iz Španjolske koja ovdje nema ničega. To je bila ideja koja se izvitoperila u vremenu i prostoru. Da je to tako prošlo onda ne bi bilo petljanje, onda bi bilo čisto i transparentno imali bi strateškog partnera i domaću tvrtku koja je u tom trenutku bila najjača građevinska tvrtka u Hrvatskoj sa dobiti, koja nažalost nije bila realna jer je bila posljedica marža u poslovima koje su imali s nama. Kad sve to uzmeš u obzir PG su bila prava tvrtka.

**Sad smo uklonili prepreke koje ometaju PG da se javi na natječaj za radove na pruzi Križevci – Dugo Selo ako želite možete još nešto dodati oko toga.**

Ja mogu reći da to nije do mene već do ministarstva. Ono je jedino moralno formirati tu agenciju da bi bili 100% čisti. Slovenci imaju izdvojenu agenciju

za trase i sve ostalo i pitanje je kako su oni pregovarali. Za nas kažu da smo tako pregovarali i morate se držati toga što ste iz pregovarali. Tu nema trećeg. Ja mogu reći kao i moja šefica što ima dojam, da bi to bilo manje riskantno na način da kako je napravila tako i ja imam dojam da bi bilo moguće napraviti onako kako ja kažem. Ali to je moj dojam.

Vratimo se našim prijevoznicima i naknadi za pristup infrastrukturni. Uz troška električne energije za vuču vlakova naknada za pristup je najveća. Plaćaju li naši prijevoznici nešto nama?

Plaćaju sve. Ali ima tu jedan drugi problem što mi s tom naknadom i na način kako formiramo cijenu ne privlačimo druge operatere. Tržište je da mi omogućimo što više korisnika na toj pruzi kako bi što više zaradili. Ako imamo deset trasa a prodao si dvije trase jer nema interesa jer su skupe onda imamo problem. Potrebno je atraktivizirati ponudu. Nedavno je jedan stručnjak koji se nešto u to razumije u intervju Novom listu, Igor Golec koji se bavi tim biznisom s brodarima već godinama, lijepo to objasnio. Vi možete imati svakakvih ideja ali ako ne znate čemu to služi onda vam uzalud. To služi stvaranju profita a to će te imati ako imate ova dvije strane zainteresirane. Onaj koji je doveo teret u Rijeku taj nema namjeru

čekati jedan kontejnerski vlak u tjedan dana da bi otpremio robu u Beograd, Budimpeštu. Taj ide u Kopar. Iz Kopra ide petnaestak kontejnerskih vlakova dnevno na sve adrese. Ako mi nećemo omogućiti promet na našoj pruzi onda nas ne treba.

**Po vašoj konstatacije sve se plaća uredno. Kako je onda došlo da nam je Cargo dugovao 250 mln kn odnosno HŽ Cargo nam je u međuvremenu prodao zemljište za 160 mln kn. Zašto ste potpisali taj ugovor?**

HŽ Cargo je u tom trenutku bio u fazi restrukturiranja i nisu mogli podmiriti sve svoje dugove. Jedan od načina podmirenja dugovanja je bio preko agencije DUDDI zatvoriti potraživanje.

**Tu mi imamo neko drugo razmišljanje ali vratimo se na dio dugova. Dugovao nam je Cargo – riješili smo dugove ali su se u međuvremenu pojavile neke zatezne kamate radi toga što mi ne plaćamo na vrijeme. I sada su te zatezne kamate oko 50 mln kn po našoj procjeni.**

To su finese. Sve rješavamo riješiti ćemo i to. Bitno je da imamo s kime riješiti. Sam proces restrukturiranja HŽ Carga još nije gotov. Možda neka privatizacija bi bila najbolje rješenje. U ovom času Cargo je izložen višku ljudi koji treba riješiti, gotovo cijelu flotu lokomotiva zamjeniti pa moraju zamjeniti i vagone a to sve košta. Dok sam ja bio u Holdingu bavio sam se Cargom i



neke opcije su tada bile i dobre ideje koje su se tada razmišljale na način da se uzmu u najam lokomotive , vagoni po potrebi. Znači treba organizirati fleksibilno poslovanje. I kod njih imate ogromne brane od sindikata jer su ugrožena radna mjesta.

**Imamo još jednu potrebu razjasniti ponašanje uprave spram duga HŽ Carga . Kad nam je HŽ Cargo dugovao onda smo odlučili nešto našeg srebra**

To što se to malo kasnije izvitoperilo jer predsjednica ima malo osebujan stil upravljanja tako da je njoj bitnija kadrovska problematika tvrtke. Kako ćemo drugačije okarakterizirat činjenicu nego da je četrdeset i nešto nadređenih službenika smanjeno i podijeljeno desetak otkaza

**prodati pa smo zgradu na Trgu kralja Tomislava prodali da bi servisirali dugove HŽ Carga.**

Ne, mi smo prodali zgradu jer nam je ta zgrada generirala više troškova nego koristi. Trgovina sa nekretninama je da sve što nije u funkciji i što se može racionalizirati moramo se riješiti.

**Pa ja kao da slušam Renatu Sušu. Tako ona govori.**

Ne slušate nju nego ona govori što gazda

traži. On traži da sve što nam ne treba prodati. Mi smo sve što nam ne treba prodali. I prodajemo dalje. Iskreno da se mene pita Mihanovićevu isto treba uvijek u pravu. Ako želite imati kupca da bi opstala usluga onda morate imati i razumijevanja za njega.

**To znači da vlakove raspuštaju gdje hoće, ranžiraju gdje hoće, lokomotive i vagone deponiraju gdje hoće, ne poštuju propisane tehnološke procese po kolodvorima. Tko je za to odgovoran? Uprava ? Pristup infrastrukturni?**

Ja se ne mogu složiti s vama i razočaran sam s vašim načinom promišljanja. Cargo ne deponira vagone gdje hoće niti manevrira gdje hoće niti radi što

**Ali šta nam je bolje od ovih 30 mln kn što smo kao dobili od Hrvatskih šuma za zgradu?**

Tih 30 mln kn smo dobili od Hrvatskih šuma i bila je priča da ih nećemo dobiti ali smo dobili i to nam je ušlo u prihode. Nije otislo da kompenzira minus od HŽ Carga nego je nam išlo u prihode i ulagano je u druge stvari. Politika uprave sa kojom se nisam baš složio u svim segmentima ali zato postoje trojica. Meni je nepojmljivo da mi imamo 200 mln kn koji nisu još aktivirani. Treba ulagati.

**Hvala vam što ste mi razjasnili ali isto tako žalostan da i vi imate takvo mišljenje.**

A što bi vi sa zgradom na Tomislavcu. Pa mogla se iznajmiti npr. Cargo je mogao plaćati. Mogao je plaćati najamninu i netko drugi.

Mi smo procijenili da od najamnine nećemo postići ono što želimo. S druge strane najamninu su plaćale Hrvatske šume tamo gdje su bile i one su bile zainteresirane kupiti neki objekt.

DUDDI kao vlasnik im je ponudio a mi kao vlasnici smo zaključili da bi to bilo dobro da jednim udarcem riješimo dvije muhe – rješavamo se tereta održavanja zgrade koja je stara i koju treba održavati i dobijemo nešto novaca koje možemo uložiti dalje.

**Svjedoci smo da se prijevoznici kod nas na mreži ponašaju onako kako**

**na peronu br. 51, ožujak 2016.  
njima odgovara. Da načemo temu Zagreb RK.**

Prijevoznici su naši kupci a kupci su uviđek u pravu. Ako želite imati kupca da bi opstala usluga onda morate imati i razumijevanja za njega.

**To znači da vlakove raspuštaju gdje hoće, ranžiraju gdje hoće, lokomotive i vagone deponiraju gdje hoće, ne poštuju propisane tehnološke procese po kolodvorima. Tko je za to odgovoran? Uprava ? Pristup infrastrukturni?**

Ja se ne mogu složiti s vama i razočaran sam s vašim načinom promišljanja. Cargo ne deponira vagone gdje hoće niti radi što

**mi smo pisali više puta. Molili i kumili ali Almer je uviđek bio u pravu. On je gledao to na način a uprava HŽI je donosila odluke koje imaju za posljedicu da Zagreb RK koji je sad u lošem stanju.**

**na peronu br. 51, ožujak 2016.**

Moravicama ili Karlovcu opće ne razumije šta tamo radi Cargo a on radi, odnosno koji je odnos između šefa i nekog direktora Cargo operative. Onaj koji je potpisao ugovor, da li Ratko Almer ili netko drugi sa nekim iz Craga, definirali su gdje se što radi i na koji način se radi. Tu više nema šefa kolodvora.

**mi smo pisali više puta. Molili i kumili ali Almer je uviđek bio u pravu. On je gledao to na način a uprava HŽI je donosila odluke koje imaju za posljedicu da Zagreb RK koji je sad u lošem stanju.**

To su loše odluke.



**Da ali za loše odluke treba odgovarati. Slažem se sa vama.**

**Jeste li doveli nekoga drugoga koji će pripremati bolje odluke.**

Dioničko društvo ima skupštinu dioničara naročito ako su dioničari fizičke osobe. Ovakve stvari što mi radima gdje je nama skupština ministar koji je ujedno još skupština 48 trgovачkih društava iz svog portfelja pa ne stigne na sve, su u dioničkom okruženju dioničkog društva kažnive. Letite na glavačke otkud ste i došli. A ovdje dok se shvati što se napravilo i dok se traži odgovornost i s jedne

strane traži se dlaka u jajetu jeli netko nešto u nekretninama napravio i dijele se otkazi šakom i kapom jer netko nekom ne paše a s druge strane imate ovdje štetu koja je napravljena više stotina milijuna dovođenjem u pitanje opravdanost jednog područja koja se zove ranžirni kolodvor sa omogućavanjem radnji i operacija na neprikladnim mjestima je katastrofa. Za to treba odgovarati i slažem se sa vama. Ali ne mogu biti ja taj koji će nekoga pozvati na odgovornost. Zao sam vam rekao tko je odgovoran i koga treba pozvati na odgovornost. Zove se ministar a da je dioničko društvo onda bi skupština dioničara pokrenula odgovornost. Tražite od ministra da pokrene odgovornost.

**Zato trebate donijeti odluku za svoje direktore koji su pripremali te stvari i davali su krive procjene i kad se shvati da su krive procjene razriješiti ih.**

Direktor je donio prijedlog odluke i mi smo prihvatali jer nas nitko nije upozorio, osim sindikata prometnika ali iz drugih interesa, ali ne i upozorenja od struke koja je trebala reći da to što radimo imat će za posljedice to i to. Niti se Almer potrudio objasniti što znači slagati vlakove sa cisternama u naseljenom području niti netko drugi. Bunio se direktor Duvnjak jedino. Ja sam razumio što govori i ja sam bio na njegovoj strani. Zato što sam ja bio na njegovoj strani i što se on bunio protiv Ratka Almera skoro je dobio otkaz.

**A autor uredno ostaje i dalje na 20 tisuće kn plaće i boli ga briga.**

To nije moj komentar. Uvijek imate dobre i loše odluke. Za loše odluke bi s e trebalo odgovarati i ja sam zagovornik toga ali opet sam nemoćan. Ne bih želio da ovaj razgovor ima nekakve druge implikacije jer ovo je razgovor. Govorima iskreno o činjenicama.

**Priču o Zagreb RK ispričali smo mi. Poticali smo da ispričamo kroz dilemu da umjesto da prodajemo dodatne usluge i tako povećamo prihode HŽI praktično se držeći visokih cijena dodatne usluge tjeralo prijevoznike na alternativu. Tu politiku smo kritizirali . Mi se nismo usmjerili na čovjeka.**

Ja vam kažem da ste bili u pravu. I onda sam mislio s da ste u pravu i sad mislim

da stre u pravu. **Svjedoci smo ogromnom smanjenu vlakova za prijevoz putnika i najviše bode u oči nerazmjer ulaganja u infrastrukturu. U ličku prugu smo uložili 200 mln kn možda i više a HŽ Putnički prijevoz je prorijedio vlakova a imamo druge pruge koje smo osposobili ili osposobljavamo a HŽ PP najavljuje da će i dalje voziti**

**Nažalost moji ključni direktori koji o tome nešto znaju ne usude se reći istinu ni predsjednici ni drugom članu uprave. Zašto se ne usude reći? A iz razloga što se boje da će biti smijenjeni. Teško je caru reći da je gol.**

autobusima. Ta nekoordiniranost HŽ poduzeća nije dobra.

Sa vama se slažem apsolutno. Problem je drugi. Uprava i management putničkog prijevoza isto ima domaću zadaću kao i mi – poslovati prema pravilima koja nametne ministarstvo. Ministarstvo je reklo sve što nije rentabilno ukinite. I sad imate politike koje se provode izborima. Izadete na izbore i dobijete većinu u Saboru. Onda Splitsko dalmatinska županija i Ličko senjska županija traži da imamo dva para putničkih vlakova dnevno na liniji Split – Zagreb. Ne pita nas koliko košta jer to je naša opcija, to je naše obećanje biračima i mi smo njima obećali da imati dva para vlakova dnevno iz Splita. Ako se sad taj trošak pojavi kao gubitak

u poslovanju putničkog prijevoza onda se zna iz kojih će se resursa taj gubitak pokriti. Ako država želi imati standard za svoje korisnike svojih usluga, putnike, za svoje građane onda to mora platiti. Ne može se očekivati s druge strane da putnički prijevoz posluje pozitivno uz nerentabilne linije. Management koji se hoće dodvoriti gazdi kaže „šefe mi smo godinu završili sa 80 mln kn plusa“. A to iz razloga što je supstituirao 20 % vlakova i nije vozio putnički vlak sa dizel lokomotivom nego je uzeo tri autobusa i vozio dvadeset daka u

**Onaj koji je doveo teret u Rijeku taj nema namjeru čekati jedan kontejnerski vlak u tjedan dana da bi otpremio robu u Beograd, Budimpeštu. Taj ide u Kopar.**

školu. To nije posao. Država je preko svog zastupnika vlasništva, ministra u ovom slučaju ministra, koja će reći vi ste u obvezi imati na nekoj relaciji putnički vlak svakih dva sata i ne pitam vas koliko to košta. Jedinice lokalne samouprave, županija ili grad mora participirati tome a ne da žele imati vlak a nema putnika. Putnik se ne želi voziti iz Splita za Zagreb za 200 kn kad se vozi autobusom za 100 kn. Razliku treba netko platiti. Evo još nešto - Milan Bandić radi vodoskoke i radi to već godinama jer je prepoznao što ljudi hoće. Većina stanovnika Zagreba hoće lijep grad a manjina koja je sirotinja hoće negdje živjeti. Ali ti si sirotinja. **PSO ugovor koji ima HŽ putnički prijevoz je tema za neki drugi razgovor.** Da to je 50/50% nekad država plati nekad ne. I onda tu razliku uprava mora

zaraditi na tržištu. A gdje će zaraditi ? On može zaraditi samo iz Dugog Sela do Zagreba a ja ga ubijam jer ne mogu remontirati prugu. **Svi vlakovi odnosno nema niti jednog jednog vlaka kojeg nisu uključili u PSO ugovor. To je problem jer oni moraju imati barem jedan par vlakova koji voze radi toga što nastupaju na tržištu. Ja vam se zahvaljujem i za kraj ako će te u sljedećem mandatu upravljati HŽ Infrastrukturom bez upitanja neznalica i šarlatana što bi ste poduzeli da HŽI postane dobra tvrtka?**

Teško je to svesti na jednu rečenicu ali nismo se u ovom razgovoru dotakli ključne teme a to je organizacija HŽ I koji jedan od projekata kojeg sam ja autor pa su neki vaše kolege rekli da sam ja improvizirao. Decentralizacija sustav infrastrukture i formiranje regija sa regionalnim direktorima je temelj jednog funkcionalnog poslovanja Infrastrukture. Znači imate regionalnog direktora koji odgovara za sve što se tiče Infrastrukture. Ne mora se svaka narudžbenica slati u Zagreb na potpis meni. Ono što još sada treba napraviti i da se taj sustav zaokruži je finansijski oslobođiti određena sredstva da svaki regionalni direktor ima na raspolaganju do 5 mln kn. To su te kratke kupnje, hitne intervencije da on može u svakom trenutku intervenirati bez centralizacije. U tom se slučaju gubi utjecaj Zagreba gubi se utjecaj Mihanovićeve gubi se utjecaj ministarstva i prebacuje se na regiju. To je jedan od ključnih momenata koji bi ja završio da me se još nešto pita, ali očito se ne pita i neće se pitati. Drugo je postupak racionalizacije službenih mesta ono što smo počeli sa redizajnom pa se nekim vašim kolegama nije svidjelo a sam učinak onoga na godišnjoj razini bio bi 5 - 6 mln kn ušteda. Još jedan razlog zašto je Duvnjak maknuti je on kao autor toga a vi ste ga podržali odmah je bio crvena krpa, čovjek koji ne zna što govori. Ja sam krenuo od sebe od elektrotehničkog sektora i kad sam počeo kao mladi inženjer dionica SS uređaja je brojala 30 ludi. Kad sam došao u Zagreb dionica SS uređaja je imala pet ljudi. I što sad napraviti

ukinuti dionicu a morate imati dionicu u Karlovcu ili spojiti dionicu TK koja je isto pala na pet ljudi. Pa smo spojili te dvije dionice a time smo postigli da smo umjesto četiri nadređen službenika na ukupno devet ljudi dobili dva nadležna službenika. To su te racionalizacije bez otpuštanja jer nitko nije višak samo realno grupiramo ljude. I vertikala odgovornosti ide na regionalnog direktora. On je meni odgovoran za sve šefove kolodvore u svojoj zoni. Naravno onaj koji u Zagrebu direktor upravljanja prometom je po horizontali taj koji upravlja sa time. Ono je strateško upravljanje a ovo operativno upravljanje. Tu reorganizaciju bi završio do kraja a za to treba još dvije interakcije i izmjena pravilnika o organizaciji.

**Hvala vam lijepo za razgovor i nadamo se da će biti još prilike.**

Hvala na gostoprinstvu i mislim da sam bio dovoljno iskren i ako sam nekoga uvrijedio to je do njega a ne do mene.

**Mi nismo odustali od održavanja. Mi jednostavno ne planiramo kapitalne remonte za koje nemamo novaca.**

**Mi možemo planirati koliko god hoćemo ako ne možemo realizirati onda smo uzalud to nominirali. To je filozofija jednog dijela uprave.**

# ZNAMO I HOĆEMO

Paralelno sa preuzimanjem tvornice i pokretanja proizvodnje naša firma HŽ Infrastruktura je započela sa demontažom industrijskih kolosijeka koje vode izravno u tvornicu.

**M**u Dalmaciji, a posebno Šibensko-kninskoj županiji znamo kakav je gigant bila tvornica lakih metala u Šibeniku. Prije rata iz tvornice se svaki tjedan otpremao po jedan maršrutni vlak s aluminijem za Njemačku. Početkom devedesetih i prekidom prometa na ličkoj pruzi prekinuta je isporuka a TLM je zapao u probleme. Prije nekoliko godina tvornica je otišla u stečaj što je posljedica lošeg upravljanja kao i svih poduzeća koja su u vlasništvu države.

Tvornici je prijetila likvidacija i potpuno gašenje. Ali nada se pojavila prije nekoliko mjeseci kada je interes pokazala slovenska firma Impol. Dana 9. 3.2016. godine došlo je do preuzimanja tvornice od slovenskog Impola. Novi vlasnik planira investicije u vrijednosti u stotinama milijuna eura, a da ima dobre namjere je i činjenica da su odmah potpisali ugovore o radu sa 208 radnika i trenutno pokretanje proizvodnje. Takoder vlasnik planira da će do 2020. godine proizvodnju podignuti na 100.000 tona godišnje i zapošljavanje oko 400 radnika.

Pitate se zašto je to bitno za željeznicu i nas željezničare? Paralelno sa preuzimanjem tvornice i pokretanja proizvodnje naša firma HŽ Infrastruktura je započela sa demontažom industrijskih kolosijeka koje vode izravno u tvornicu. Rekao bi pokojni Mladen Delić: "ljudi moji je li to moguće"? Vidjevši neologičnosti koje radimo zatraženo je da se obustave radovi na demontaži i pričeka dok vlasnik tvornice vidi mogućnosti za prijevoz roba željeznicom. Umjesto da gradimo i održavamo postojeće kolosijeke mi ih zapuštamo i na kraju demontiramo što je izvan svake logike.



# ŠTO NAS ŽULJA?

Pohvaljeno je uređenje postavnica u oba kolodvora, ali i tu se pojavio „žulj“. Na obje postavnice su ugrađena nova, bijela stakla u okomitom položaju, dok su stara bila zatamnjena i pod kutom. Manje su propuštala svjetlost i nisu imala efekt grijanja kao nova koja propuštaju svjetlost toliko da je komandni stol znatno slabije vidljiv.

**P**ohvaljeno je uređenje postavnica u oba kolodvora, ali i tu se pojavio „žulj“. Na obje postavnice su ugrađena nova, bijela stakla u okomitom položaju, dok su stara bila zatamnjena i pod kutom. Manje su propuštala svjetlost i nisu imala efekt grijanja kao nova koja propuštaju svjetlost toliko da je komandni stol znatno slabije vidljiv.

Želeći predstaviti naše članove, priče i primjedbe koje se u mnogočemu podudaraju dobio sam od radnika iz dva različita kolodvora, Vinkovaca i Slavonskog Broda i shvatio da ih „žulja na istim mjestima“, te ih zajedno predstavljam. Iako sindikati pokušavaju postići što povoljnije uvjete rada za radnike, uvijek se nađe novi problem, situacija, kamenčić koji nas žulja u željezničkoj svakodnevničici.

Sugovornik u Vinkovcima je Gordan Kojić, prometnik vlakova, rođen 1977. godine koji je živio u Vukovaru, od kuda kao i cijela rijeka prognanika odlazi u Zagreb, gdje završava školu za prometnika vlakova. Počinje raditi u Sesvetama 1996. godine, a 2006. se vraća u Vukovar. U kolodvoru Vinkovci radi od 2013. godine.

U Slavonskom Brodu je

Tako za tridesetak vlakova koji dolaze na perone za koje se mora ići kroz pothodnik, u jednoj smjeni, vanjski prometnici ova dva kolodvora sada prehodaju oko 3000 stepenica, pa predlažu da, osim obveznog poučavanja u učionici, imaju i terensku nastavu - kondicijski trening. Peronska nadstrešnica da drugom peronu u Slavonskom Brodu je u obliku slova -Y-, pa zbog uskog platoa perona ne štiti niti od kiše niti od sunca. Pohvaljeno je uređenje postavnica u oba kolodvora, ali i tu se pojavio „žulj“. Na obje postavnice su ugrađena nova, bijela stakla u okomitom položaju, dok su stara bila zatamnjena i pod kutom. Manje su propuštala svjetlost i nisu imala efekt grijanja kao nova koja propuštaju svjetlost toliko da je komandni stol znatno slabije vidljiv.

sugovornik Josip Brajković, rođen 1960. godine. Na željezničari je počeo raditi kao prometnik 1979. godine u Novoj Kapeli – Batrini, kada su na pruzi prema Velikoj još vozile parne lokomotive, serije 51. Nakon promijenjenih desetak kolodvora u kojima je radio i dvije odjavnice dolazi 1988. u kolodvor Slavonski Brod. Josip ima ukupno 46 godina radnog

staža.

Kako u oba kolodvora postoji radno mjesto vanjskog prometnika vlakova, istaknuli su problem nedavnjog uređenja perona i zatvaranja službenog prijelaza. Tako za tridesetak vlakova koji dolaze na perone za koje se mora ići kroz pothodnik, u jednoj smjeni, vanjski prometnici ova dva kolodvora sada prehodaju oko 3000 stepenica, pa predlažu da, osim obveznog poučavanja u učionici, imaju i terensku nastavu - kondicijski trening. Peronska nadstrešnica da drugom peronu u Slavonskom Brodu je u obliku slova -Y-, pa zbog uskog platoa perona ne štiti niti od kiše niti od sunca. Pohvaljeno je uređenje postavnica u oba kolodvora, ali i tu se pojavio „žulj“. Na obje postavnice su ugrađena nova, bijela stakla u okomitom položaju, dok su stara bila zatamnjena i pod kutom. Manje su propuštala svjetlost i nisu imala efekt grijanja kao nova koja propuštaju svjetlost toliko da je komandni stol znatno slabije vidljiv. Dok se Brođani koriste starim zelenim zastorima koje je kupio sindikat, u Vinkovcima su količinu svjetla riješili zatamnjrenom folijom po staklima, ali su dobili na temperaturi pa zimi



**Prometni ured u Vinkovcima je malo previše prometan. Služi kao prolaz za vlakovođe, pregledače vagona, carinu, policiju. To ometa rad prometnika vlakova, ali koga briga ...**

Gordan Kojić, prometnik vlakova u kolodvoru Vinkovci

ne uključuju grijanje, a ljeti ne isključuju rashladne uređaje. Dok u Vinkovcima vanjskog termometra nema samo na postavnici, u Slavonskom Brodu ga nema niti kod vanjskog prometnika, niti na postavnici, pa se obavezni podatci o temperaturi upisuju „odokativno“ jer je zabranjena upotreba svih uređaja osim računala naše firme, na kojima je onemogućen pristup internetu. U takvoj medijskoj blokadi „odokativna“ se metoda mjerenja temperature (kroz vrijeme se ljudi istreniraju, a i lakše je nego nabaviti termometar) pokazala jako precizna, a to znamo po tome što nadzorni radnici upitnike stavlju samo kada vanjska temperatura nije upisana u dnevnik. Ima još sitnica koje smetaju, ne može se bez njih, iako žuljuju neka su tu, živi se s njima i ide se dalje, prema boljem ili od njega, ma tko bi znao?

piše: Branko Cindrić

Protekle četiri godine su zahtijevale naročita naprezanja na poslu. Povećao se rad za HŽ Cargo, rušile su se i gradile nove peronske nadstrešnice, česti su zatvori kolosijeka zbog izgradnje podvožnjaka, radilo se s vlakovima za prijevoz izbjeglica.

Josip Brajković, prometnik vlakova u kolodvoru Slavonski Brod





**Zdenko Stanić**  
vlakvodja u Zagreb GK

na peronu br. 51, ožujak 2016.

# SAMO NEBO JE GRANICA (NEKIMA NI TO...)

Ne napraviti ovaj intervju s kolegom Zdenkom Stanićem koji jednostavno vabi na razgovor svojim osebujnim karakterom bio bi jednostavno „grijeh“. Nakon što je na izborima u HSLS-u, na kojima se kandidirao za predsjednika te stranke osvojio respektabilnih 18 % glasova učinilo nam se da je sada pravi trenutak za razgovor. Kako kolega Zdenko ima vrlo specifičan smisao za humor i istaćen osjećaj za ironiju čitateljima ostavljamo da sami procijene da li su odgovori na pojedina pitanja ironični ili ne...

Dobar vam dan gospodine Staniću. Molimo vas da se ukratko predstavite radnicima HŽ Infrastrukture?

Rođen sa 1965. godine u Slavonskom Brodu, oženjen sam i otac troje djece. Na Hrvatskim željeznicama radim od 1988. godine, a završio sam za vlakovođu u Željezničkoj školi. Radim već tridesetak godina, sudionik sam Domovinskog rata i 2015. godine u prosincu bio sam kandidat za predsjednika HSLS – a Hrvatske.

Od kada ste član HSLS – a?

Član sam oko dvije godine, ali se već 20 godina bavim lokalnom politikom. Da li ste na kakvoj funkciji u mjestu gdje živite?

Član sam izvršnog odbora stranke u gradu Sveta Nedjelja gdje i živim.

Radite na radnom mjestu vlakovođe. Da li na tom mjestu radite od početka svoje karijere?

Od 1988. godine radim kao vlakovođa i sve je bilo dobro do pred četiri godine, radim na crno kao i pola nas željezničara prometne struke, otkada nam fale diplome i primjetio sam da naša predsjednica Uprave nikog nije kaznila zbog toga, niti kadrovske službe, niti ljudske resurse i to mi je baš drago i ona mi je jedna od boljih članova dosadašnje Uprave, ako ne i najbolja. Ja navijam za to da ona ostane i naredne četiri godine ako je moguće.

Dosta zanimljivo promišljanje mora se priznati s obzirom na okolnosti u kojima se nalazi HŽ Infrastruktura. Da li ste vi imali problema s ovim nedavnim skandalom oko nedostatka dokumentacije u kadrovskim poslovima?

Imao sam, nije bilo moje stručne diplome iz Petrinjske, niti čak iz srednje škole. Ja sam srednju školu završio u Bosanskom Brodu za strojarskog tehničara pa sam morao angažirati svoj osobni auto, cestarinu, gorivo i tamo sam platio u Republici Srpskoj 55 maraka, s time da mi te troškove nitko nije ni pokušao vratiti, već je bilo sve u mom vlastitom trošku, a tako su i svи ostali moji kolege kojima su zagubljeni

dokumenti morali podnijeti materijalne troškove, a Uprava se oglušila u to. Da je barem bilo neko priopćenje, da se ispričala, ali nije.

Jeste li upoznati s činjenicom da je SPVH na početku te afere sa nedostatkom dokumentacije upozorio Upravu da u slučaju da radnici budu imali bilo kakvih dodatnih troškova zbog ishodovanja dokumentacije, čiju obavezu ima čuvati Poslodavac, da se radnicima refundiraju troškovi?

Jesam, ali ja sam mislio da će predsjednica Uprave sama reagirati bez da ju na to potiče Sindikat. To joj je bila obaveza, ali je možda zaboravila, previdjela, jer je vjerojatno imala puno većih problema i posla jer je HŽ Infrastruktura u neviđenome zamahu i zaletu i to se gradi što ja nisam vidio od 1987. godine kada sam došao na željeznicu.

Prema kamo idemo?

Idemo u dobrom smjeru, ne znam do kud ćemo stići, ali idemo u dobrom smjeru na čelu sa našom vrlo štovanom predsjednicom Uprave.

Ovdje moramo istaknuti da stavove i mišljenja koja iznosite, iznosite kao član SPVH i ne govorite u ime firme u kojoj radite, nego u ime Sindikata čiji ste član. S obzirom da smo već imali pritisaka na radnike koji su htjeli reći svoje mišljenje o nečemu i nakon objave u našim novinama došlo je do raznoraznih pritisaka da li oni to smiju govoriti?

Ovo iznosim isključivo kao član Sindikata. Netko može kritizirati rad Uprave, netko ne mora, nekome je Uprava dobra, a nekome nije. Ja smatram da našu Upravu čak ne treba ni dirati. Nije mi drago, ali će vjerojatno doći do smjene pošto je došla Domoljubna koalicija, ali ja bih predsjednicu ostavio još naredne četiri godine.

S obzirom da visoko kotirate u HSLS – u koji je dio Domoljubne koalicije i smatraste da je to dobar potez?!

Ja ću evo predložiti svom predsjedniku koji je saborski zastupnik pa ćemo vidjeti što ćemo moći napraviti.

Recite mi malo vezano na Sabor

SPVH gdje se bira vodstvo i tijela u SPVH. Iskazali ste namjeru i želju aktivno sudjelovati u radi Sindikata, u kojoj je fazi taj postupak?

Ja sam se kandidirao ispred Regije Centar, ali nisu podržali moju kandidaturu, nego su podržali kandidaturu gospodina Marka Gašpara što ja cijenim i podržavam tu kandidaturu gospodina Marka Gašpara bez obzira što ja nisam prošao.

Slažemo se sa vama da se treba poštivati procedura koja je takva kakva je, međutim u nekoliko smo navrata konstatirali da vi možete puno toga dati SPVH?

Mogu, ja sam osnivač Sindikata vlakovođa 1989. godine i zatim sam sudjelovao u osnivanju Sindikata Prometno transportnih radnika negdje 1992. godine, tako da se ja gotovo svih 30 godina bavim Sindikatom. Ja sam prošao sve te sindikalne faze i mogu doprinijeti radu SPVH ako se to bude od mene tražilo.

Mi smo iskazali želju da se aktivno uključite u rad podružnice, a dalje „samo je nebo granica“?

Ja radim u turnusu 12/24/12/48, nekada svaki drugi dan, angažiran sam dosta u Svetoj Nedjelji što se tiče lokalne politike pa mi to malo predstavlja napor, ali sve se može i ako bude SPVH tražio da se jače angažiram, ja ču to s osobitim veseljem napraviti.

Veseli nas takav stav, vas kao člana. Kako ste zadovoljni trenutno sa uvjetima na vašem radnom mjestu?

Što se tiče tehničkih stvari može doći do znatnog poboljšanja rada vlakovođe, a isto tako i prometnika vlakova koji radi na peronu. Ja sam predlagao jedan sustav rada kao na RK, da imamo prijenosne uredaje, motorole, jedan da čita, a drugi da upisuje, ali nema sluha niti kod bivšeg šefa kolodvora,



radim na crno kao i pola nas željezničara prometne struke, otkada nam fale diplome i primijetio sam da naša predsjednica Uprave nikog nije kaznila zbog toga, niti kadrovske službe, niti ljudske resurse i to mi je baš drago i ona mi je jedna od boljih članova dosadašnje Uprave, ako ne i najbolja. Ja navijam za to da ona ostane i naredne četiri godine ako je moguće.

niti kod direktora, niti kod predsjednice Uprave. Vjerojatno gospodična Suša nije upoznata s time, ali će vjerojatno to sljedeće četiri godine biti riješeno. **U svakom slučaju vi mislite da bi se posao olakšao i ne bi izgubio na kvaliteti?**

Ne bi i to govorim što sam i prije 10, 15 godina molio Sindikate i predsjednika Uprave gospodina Klarića, da se Glavni kolodvor ako je ikako moguće natkrije – 6 peron, 2a peron i 3a peron. Tu rade ljudi, vlakovođe, pregledači, prometnici vlakova i mi kisnemo, a kada je sunce nemaš se gdje skloniti, a i zbog samih putnika je trebalo produžiti te perone bilo kako, ali za to nitko nema sluha,

jer je ipak Glavni kolodvor ogledalo jednog grada. Gradi se velika, ogromna zračna luka, autobusni je kolodvor donekle uređen, ali kada dodete na Glavni kolodvor, na 2a peron, kao da je cijelu noć tu netko ratovao, tu su ogromne rupe, nije natkriveno, nije ozvučeno, nije osvijetljeno. Barem bi netko od budućih članova Uprave morao pokrenuti da se to natkrije. To nisu veliki novci i investicija.

**Slažem se sa vama da se radi o pod investiranosti i da godinama nije ništa uloženo i da je to ogledalo kako HŽ Infrastrukture, tako i grada Zagreba, no nažalost kao što i sami sigurno znate nezadovoljni se putnici prvo istresaju na radnicima koje vide na peronu, a to su upravo vlakovođe, prometnici i konduktori kod vlakova. Dok se ne budu počeli istresati prema onima gore koji odlučuju, teško da ćemo naprijed. S obzirom da je Zagreb Glavni kolodvor najveći kolodvor na HŽ Infrastrukturni i dosta specifičan, recite mi kakvi su međuljudski odnosi s aspekta podijeljenosti Hrvatskih željeznica, ali i s aspekta sindikalne podijeljenosti?**

Na Glavnem kolodvoru

otkada ja radim međuljudski odnosi znali su oscilirati, a sve zavisi koliko ima ljudi koji rade, ali sindikalna scena je dosta podijeljena, mislim da sam nabrojao oko dvadeset sindikata i to nije dobro zato jer se danas svi udružuju u neke udruge i udruženja ili ovi mali OPG – ovci u velike zadruge kao recimo u Austriji. Sindikat prometnika djeluje i to je dobro za sindikat u kojem su prometnici i još ostali djelatnici prometa, ali tu mora doći do jedne kohezije između svih reprezentativnih sindikata, da se oni ujedine inače sadašnje stanje sa više sindikata Upravi bolje odgovara jer se sa jednima dogovori, sa drugima ne i to je samo na štetu nas zaposlenika. **Tu ste u pravu jer je zbog usijanih glava teško zatomiti sve appetite koji se pojavljuju, a sa druge strane Uprava to nekada više, nekada manje koristi kao bi stvari držala onako kako ona želi. Sindikati HŽ Infrastrukture su se u proteklom periodu, zadnjih pet, šest godina zbog krize odricali povećanja plaće, a istovremeno su uspjeli sačuvati nekakav socijalni mir da nije bilo viška radnika i otkazivanja ugovora o radu. Mislite li da je to bilo dobro ili smo trebali jače „pokazati zube“ u nekim okolnostima?**

Kada je 2008. godine nastala kriza na vlasti je bio HDZ, zatim je bila smjena u HDZ-u, gospodin premijer je otisao u zatvor pa je došla Jadranka Kosor i nastali su problemi, a bivši je premijer rekao da smo u „banani“. Mi smo sustav koji ovisi o državi, a kada država nema novaca onda se treba nečega odreći, ali se treba odreći nečega da bi za pet ili šest godina bilo bolje. Nažalost, tek je sada došao ekonomski oporavak od 2%. Sindikati tu igraju glavnu ulogu i treba se nečega odreći da bi se sačuvala radna mjesta, ali nova tehnologija ide neupitno naprijed i nećete imati potrebe za radnicima. U putničkom će prijevozu sada putnici kupovati karte na automatima, biti će višak putničkih blagajnika i mora ih se zbrinuti na neki način i tu sindikat ima ulogu da Poslodavcu kaže na koja radna mjesta bi se ti ljudi koji su tehnološki višak preusmjeravali, a da zadrže radna mjesta. Imamo taj naš Željeznički centar u Palmotićevu koji bi zajedno sa sindikatima trebao reći da tehnologija napreduje i da ćemo ljudi školovati za

neka druga zanimanja i tu su sindikati bitni. Sindikalna scena je bitna u cijeloj Europi i kada u Francuskoj ili Njemačkoj sindikati štrajkaju sve stane. Da nema sindikata Poslodavac bi se prema nama jako loše ponašao.

**Tu ste potpuno u pravu. Svjesni smo promjena koje dolaze, da ide**

ne smije se mijenjati i tu onda dolaze do izražaja male sitne, što se u Saboru stalno svadaju oko partizana i ustaša, to je jedan folklor, a mi kada imamo strategiju znamo točno koja ćemo zanimanja trebati za deset, a koja za petnaest godina i tu isto sindikat igra jako važnu ulogu. Pošto nemamo



Sindikalna scena je bitna u cijeloj Europi i kada u Francuskoj ili Njemačkoj sindikati štrajkaju sve stane. Da nema sindikata Poslodavac bi se prema nama jako loše ponašao.

modernizacija, da će prestati potreba za pojedinim vrstama zanimanja, ali isto tako sugeriramo i stalno upozoravamo Uprave da se to treba raditi planski. Ako znamo da će prestati potreba za vlakovođama, a istovremeno imamo potrebu za nekim drugim zanimanjima, trebamo te ljude prekvalificirati ili da ih se zbrine na socijalno prihvatljiv način?

U Hrvatskoj ne postoje strategije zdravstva, školstva, prometa, a strateško planiranje ide na rok od 5 pa čak do 100 godina. Vi ako nemate jednu strategiju razvoja Hrvatskih željeznica, možete stvarati samo nove tehničke uvjete za poboljšanje rada, za smanjenje radnika. Svaku strategiju mora odrediti Država i onda kada nakon četiri godine dođe neka druga vlast, strategija ostaje ista,

strategiju mi to sve radimo svake četiri godine kako se mijenjaju vlasti i to nas nažalost sve košta i samo nas vraća unazad.

Hvala vam na ovom iscrpnom razgovoru i ako želite za kraj još nešto poručiti članovima sindikata, radnicima Infrastrukture, željezničarima u cjelini?

Želim im da što bolje obavljaju svoje radne zadatke i da strogo vode računa o sigurnosti prometa, jer im je to najbolji put da zadrže svoja radna mjesta. Hvala lijepo.

Hvala vama.

**razgovara:** Mario Grbešić



piše:  
Dražen Lihtar



**Damir Kolić**  
*skretničar u kol. Ludbreg*

na peronu br. 51, ožujak 2016.

## ČEKA LI ME NAPUŠTANJE OGNJIŠTA?

Dali je moguće da se događaji iz povijesti ponavljaju? Da li će doći vrijeme da i ja krenem trbuhom za kruhom kako je to napravio moj otac. Razlika je u tome što je otac tada bio mlađa ja sad nakon tridesetak godina radnog staža? Tako razmišlja Damir Kolić, Ličanin po ocu podrijetlom iz Josipdola. Otac je šezdesetih godina napustio ognjište i doselio se u Varaždin pa je krenuo putem željezničara kao manevrista i rukovac manevre. Obitelj je živjela u službenom stanu na stajalištu Zbelava koje je bilo otvoreno za otpremu putnika pa time i za prodaju karata a majka je radila kao prodavačica karata. Iz takvih obiteljskih željezničarskih gena i provodeći djetinjstvo uz prugu nije bilo druge nego da i Damir krene putem željezničara a prvi koraci na željeznici bili su mu u skladistu na manipulaciji komadnim pošiljkama. Godinu dana kasnije prijavio se na tečaj za PT radnika koji se održavao u kolodvoru Varaždin. Još se rado sjeća tih dana kada je upijao znanje od predavača, radnika koji nisu imali visokoškolsko obrazovanje ali su imali iskustvo, neprocjenjivo iskustvo i znanje ostvareno u godinama radnog staža. Nakon položenog tečaja počeo je raditi kao kočničar no nastupa prekid zbog odlaska na odsluženje vojnog roka u Novi Sad. Povratkom iz vojske 1984. godine počinje raditi kao manevrista u Varaždinu a zbog dobrog i kvalitetnog obavljanja rada već nakon četiri godine polaže za rukovatelja manevre. Spletom okolnosti od 1995. godine radi kao čuvan na ŽCPR u Mađarevo koje je bilo osigurano branicima kojima se rukovalo na licu mjesta. No neumorna modernizacija dovela je tehniku i na taj cestovni prijelaz

te je puštanjem u rad uredaja za osiguranje ŽCPR Damir a dobiva ugovor za rad u kolodvoru Ludbreg kao skretničar kolodvorski radnik. I te poslove obavlja već sedmu godinu. Kao radnik ne žali se na posao ali buđenje u 3.00 sta ujutro da bi došao u dvadeset i pet km udaljen Ludbreg na posao u 4.15 sati a i godine života koje su tu, nije baš jednostavno. Za dolazak na posao nema javnog prijevoza pa koristi osobni automobil ili skuter a najgore je zimi kad je hladno ili snijeg pa se treba ustati ranije kako bi na vrijeme došao na posao. Takvi su naši radnici, takav je i naš Damir jer posao je na prvom mjestu a to se danas nažalost sve manje cijeni. Najdraže mu je kad ujutro dođe na posao a na manipulativnom kolosijeku postavljeni vagoni za istovar. A to je rijetko i u odnosu na nekoliko godina unatrag postaje sve rjeđe. Dokle i gdje je tome kraj pita s Damir. Da li će se ikada više vratiti ona vremena? Zato i nadolazi ono pitanje s početka priče da li ćemo morati za novim poslom, za novom sredinom, trbuhom za kruhom.

Teško mu je što stajalište Zbelava, nekada njegov dom napušteno, prepusteno devastaciji, propadanju. Više nitko ne vodi brigu o stanu o dvorištu nakon smrti roditelja. A kad je htio to promjeniti, kad je htio da napusti dodijeljeni gradski stan i preseli se u Zbelavu od odgovornih nije bilo razumijevanja.

Damir je uvijek u pogonu pun inicijativa i prijedloga, sindikalno aktivan, sudionik druženja članova sindikata i sindikalnih sportskih susreta. Zna i vjeruje da biti član i biti aktivan u sindikatu znači snagu koja će biti itekako potrebna u borbi sindikata protiv nasrtaja poslodavca na radnička prava. A toga je iz dana u dan sve više.

U slobodno vrijeme voli se opustiti izradom malih maketa drvaca od električne žice a najdraže su mu šetnje s četverogodišnjom unukom Leonom. Nadamo se Damire da zbog nje i obitelji nećeš morati donijeti tešku odluku o napuštanju ognjišta kakvu je nekad morao donijeti tvoj otac.



# PA LJUDI, JE LI TO MOGUĆE?

**R**adovi na obnovi postojećeg i gradnji drugog kolosjeka na pruzi Dugo Selo-Novska, čija se vrijednost procjenjuje na 572,5 milijuna eura, moglibi započeti 2017. godine, a biti završeni do 2021. godine" - istaknuto je danas u Novskoj na predstavljanju pripreme projekata i dokumentacije potrebne za unapređenje i obnovu željezničke pruge Dugo Selo-Novska, faza 2 i 3. Cilj projekta je modernizacija i rekonstrukcija postojećeg kolosjeka, te izgradnja drugog kolosjeka odnosno nove dvokolosiječne pruge na pojedinim dionicama željezničke pruge Dugo Selo - Novska. Vrijednost izrade projekta je 10,2 milijuna eura, od čega 85% financira Europska unija, a 15% hrvatska Vlada. Predstavljanju projekta su, uz predsjednika Uprave HŽ Infrastrukture Darka Peričića, prisustvovali i potpredsjednik Vlade i ministar regionalnog razvoja i fondova EU Branko Grčić i zamjenik ministra pomorstva, prometa i infrastrukture Zdenko Antešić, kao i predstavnici lokalne samouprave. Projekt vezan uz prugu Dugo Selo - Novska jedan je od projekata koji se na koridoru X. sufinancira sredstvima EU. Na ovaj način dionica od državne granice sa Srbijom do Dugog Sela bit će obnovljena

Tomislav Mlinarić i Ivan Šegota - Pružne građevine d.o.o., inžinjeri u pripremi i praćenju radova svakodnevno su na terenu sa svojim zaposlenicima. Oni su također zadovoljni sa dinamikom dosadašnjih radova jer je sve odrđeno prema planu. Njihov zadatak je izmjena nosećeg užeta, kontaktog voda, u užeta, te automatsko zatezanje i fina regulacija. Na radilištu izlaze sa svoja 4 TMD-a, montažnim mostom i prikolicom za razvlačenje vodiča. Podijeljeni su na radilištu u 4 ekipe što ukupno čini 21-og zaposlenika Pružnih građevina na ovom poslu izmijene vozognog voda. Vidi se na njima da su uigrana ekipa te da kvalitetno i stručno odraduju svoj dio posla, zbog čega i kažu: „Samo neka posla bude još.“

sredstvima fondova EU. „Modernizaciju ostatka dionice, od Dugog Sela do državne granice sa Slovenijom, Hrvatska će financirati vlastitim novcem“ - kazao je Peričić. Potpredsjednik Vlade i ministar regionalnog razvoja i fondova EU Branko Grčić naglasio je kako se u modernizaciju HŽ-a ulazi zbog konkurentnosti. „Da bismo se uključili u suvremene europske željezničke koridore moramo podići kvalitetu naših pruga, a posebno me raduje vidljivost ovakvih projekata, jer to žele i u EU koja ih i financira“. Ovo obećanje izrečeno je 09. travnja (davne) 2014. godine u Novskoj. Nažlost, sprovođenje projekata je daleko od onoga obećanoga. Obećanje ludom radovanje, kako kaže izreka. Što se mi zaposlenici više radujemo oni nas sve više obmanjuju te daju isprazna obećanja. Crveni, plavi, crni i ne znam kojim sve više bojama obojani političari... Ha' valjda će i tome jednog dana doći kraj!

Da se nešto ipak pomaklo sa 'mrtve točke' ukazuje činjenica da se ovih dana počelo sa zatvorima pruge. Sve je započelo 20. veljače 2016. godine na temelju brzjavke Službe za izvršenje prometa, na zahtjev Upravljanja željezničkim infrastrukturnim podsustavima, a radi obnove vozognog voda između kolodvora Banova Jaruga - Kutina isključenjem napona na KM, pruge M103 Novska - Dugo Selo. Konačno se nakon više od 45 godina dotrajali vozni vod zamjenjuje novim. Osobno sam u nedjelju 06.03.2016. godine bio na zatvoru dionice i uvjero se na vlastite oči o situaciji i dinamici radova. O radovima sam razgovarao sa gospodinom Darkom Kraljem - voditeljem dionice KM Novska, te sa inženjerima za pripremu i praćenje radova iz 'Pružnih građevina d.o.o.' - gospodinom Tomislavom Mlinarićem i gospodinom Ivanom Šegotom. Za vrijeme zatvora pruge koji se održava subotom (06:50-16:20h) i nedjeljom (05:35-16:20h) organiziran je prijevoz putnika autobusima umjesto vlakovima na relaciji Novska - Kutina ili Novska - Popovača i obrnuto. Umjesto nekih brzih vlakova iz unutarnjeg prometa voze autobusi Novska - Dugo Selo kao i obrnuto, a za prijevoz putnika iz međunarodnih vlakova organiziran je prijevoz autobusima Zagreb - Novska dok garniture navedenih vlakova voze pomoćnim prijevoznim putem preko Siska do Novske i obrnuto. Sve ovo

Darko Kralj - Sektor za EEP Zagreb, voditelj dionice KM Novska ističe da je zadovoljan sa tijekom i dinamikom radova. On i njegovih osam zaposlenika obavljaju izmjenu vješaljki i V vješaljki na kontaktnoj mreži, a na prugu izlaze sa svoja dva TMD-a. Prema planu trebali bi ići sa izmjenom vozognog voda do ulaznog signala „A“ kolodvora Ludina, pri čemu osim na pruzi, vrše zamjenu voznih vodova na svim prolaznim kolosijecima kolodvora od Banove Jaruge do Popovače. S obzirom da KM Novska održava dionicu Novska - Ludina potajno se nuda i priželjkuje da će se nakon završetka radova Banova Jaruga - Ludina pronaći sredstva i za obnovu dionice KM između kolodvora Novska-Banova Jaruga. Svi njegovi zaposlenici maksimalno su angažirani na radovima na što ukazuje činjenica da do sada nisu niti jedanput prekoračili vrijeme odobrenog zatvora, a nadaju se kako će tako biti i nadalje. Raduju se novim poslovima jer znaju da to znači egzistenciju za njih i njihove obitelji, a svjesni su i činjenice da ih je nekada puno puno više bilo zaposlenih u KM-u Novska. Ima nekih naznaka o radovima na pruzi Novska - Sisak - Zagreb tako da završetak radova na izmjeni vozognog voda do Ludine ne mogu točno predvidjeti. Što se njih tiče bili bi brzo gotovi ali to dakako ne ovisi o njima.

izgleda pomalo komplikirano i kaotično ali iz razgovora sa prometnicima vlakova kolodvora Banova Jaruga, Novska i Kutina, te šefovima kolodvora istih, vidljivo je da zastaja nema i da se prijevoz odvija na najbolji mogući način. Kao i uvijek, ipak postoji i poneki nezadovoljni putnik koji negoduje zbog prijelaza iz vlaka u autobus pa natrag u vlak ili zbog uistinu sitnih kašnjenja. Za dobru organizaciju i minimalna kašnjenja prije svega treba zahvaliti dežurnim prometnicima vlakova u navedenim kolodvorima, jer osim otpreme putnika prije svega moraju dobro paziti na tijek zatvora pruge i otpremu pružnih vozila, pri čemu se moraju pridržavati svih važećih Uputa i Pravilnika za obavljanje sigurnog tijeka željezničkog prometa. Kolege i kolege

prometnici bravo!

Da dobra organizacija znači pola posla potvrđuje primjer Nadzornog središta Zagreb. Naime, stupio sam u kontakt sa gospodinom Ivanom Turčićem, voditeljem Nadzorne grupe Novska. Oni su za vrijeme zatvora pruge odradili svoj dio posla vezan za zamjenu istrošenih tračnica u lukovima sa varenjem. Dana 27. i 28. 02. 2016. godine zamjenili su oko 1200 metara istrošenih tračnica između kolodvora Lipovljani - Banova Jaruga - Kutina. Naravno, sve uz propisano Odobrenje broj 84/16. Za obavljanje svojih radova upotrijebili su minimalan broj ljudstva i tehnike iz razloga što manjka i jednog i drugog. Sve je odrđeno kvalitetno, brzo i u roku predviđenom za zatvor pruge. Svaka čast! No, da se vratim na početak i spomenuta obećanja. Pitam se gdje bi nam bio kraj da barem dio obećanih sredstava od strane politike i političkih elita doznače za obnovu dotrajale nam željeznicu? Nakon što sam se osobno uvjeroj u to da željezničari mogu i uz minimalne uvjete nešto kvalitetno napraviti, siguran sam da bi cijela situacija itekako bolje izgledala da se dio obećanja ispunio. Nakon svega, kao i većina građana, ne mogu se oduzeti dojmu kako svi „oni“ (crveni, plavi, crni...) ne rade za dobrobit nas, nego samo za svoj osobni interes. Sjećanja me vraćaju u 1984. godinu kada sam kao pripravnik za prometnika vlakova u kolodvoru Banova Jaruga imao priliku upoznati se sa time što znači zatvor pruge. Tada sam po prvi put otpremao više pružnih vozila i materijalni vlak prema oba susjedna kolodvora da bi se izvršio remont. Kasnije nisam nikada više imao priliku u takvom obliku sudjelovati u zatvoru pruge. Pa zar vremenski period od 30 i više godina nije ipak malo prevelik i predugačak razmak za ulaganje u željeznicu koja život znači za mnoge krajeve?

„Radovi na obnovi postojećeg i gradnji drugog kolosjeka na pruzi Dugo Selo - Novska mogli bi započeti xy. godine, a završiti xy. godine“ - moglo bi i ovako zvučati, manje bi nas lagali a mi bi manje stresno sve to doživljavali!

I kako kažu - nada umire posljednja, pa se i ja ipak nadam skorom početku radova na izgradnji i obnovi ove pruge („žile kucavice“) a uz to i novoj generaciji ljudi u politici koji će voditi više brige o svom napačenom narodu, jer nismo samo mi željezničari u „banani“!

Piše: Branko Marijanović



# KOLODVOR PLOČE

Promet vlakova na relaciji Metković – Ploče regulira se u blokovnom prostornom razmaku (APB) uz dodatno osiguranje auto-stop (AS) uređajima.

**U**pogledu obavljanja prometne službe kolodvor Ploče je rasporedni, ranžirni i krajnji na dijelu pruge M304 (DG-Metković-Ploče) za sve vlakove, pruga je južni ogrank koridora RH3 (nekadašnji Vc koridor) koji vodi od Budimpešte preko BiH do Luke Ploče, lučki je i carinski kolodvor otvoren za prijem i otpremu putnika i svih vrsta roba u unutarnjem i međunarodnom prometu.

Po vrijedećem VR 2015./16. promet putničkih vlakova nije predviđen, prijevoz putnika organiziran je autobusima što je uvedeno od 24. 4. 2014. g. i traje danas.

Za teretni prijevoz predviđeno je pet pari redovitih i pet pari izvanrednih vlakova.

Promet na dnevnoj razini je 4-5 pari teretnih vlakova, najčešće vrste roba u dolasku su željezne gredice, koks, soda, staro željezo, kontejneri, a u odlasku ugalj, glinica, petrokoks, šećer, gorivo, kontejneri što izravno ovisi o radu Luke Ploče.

Maksimalna težina vlaka (EKVR) za vlakove u dolasku je 2884 t a u odlasku 2760 t dok je maksimalna duljina vlaka do 580 m. Vlakovi voze do kolodvora smjene Čapljina gdje se predaju susjednoj BH željezničkoj upravi.

Pruga je jedno kolosiječna duljine 22 km, elektrificirana sustavom 25kV 50 Hz, dopuštena masa želj. vozila po osovini je 22,5 t/os a po duljinskom metru 8 t/m, zaustavni put na pruzi je 1000 m.

Promet vlakova na relaciji Metković – Ploče regulira se u blokovnom prostornom razmaku (APB) uz dodatno osiguranje auto-stop (AS) uređajima. Na pruzi se nalaze 4 kolodvora i 5 stajališta.

Kolodvori su Metković, Opuzen, Rogotin i Ploče a stajališta su Kula

Norinska, Krvavac, Komin, Banja i Stabline. Najveća dopuštena brzina na pruzi je 110 km/h.

Na pruzi postoji sedam željezničko-cestovnih prijelaza od kojih su dva (Rogotin i Ploče) na području kolodvora. Svi su osigurani automatskim uređajem (5 SZ+PB i 2 SZ).

ŽCP Ploče, koji je na području kolodvora, predstavlja i granicu između

**Cestovni prijelaz Ploče je prijelaz prijeko sedam kolosijeka, tako da je od polubranika do polubranika udaljenost oko 100 m. Cesta je prilično prometna, većinom teretna vozila, jer vodi na glavni ulaz u Luku Ploče a preko industrijskih kolosijeka obavlja se cjelokupni manevarski rad kolodvora luka Ploče i obratno.**

HŽ Infrastrukture i Lučke uprave Ploče gdje se odvaja ind. kolosiek Luka Ploče u kojeg spadaju ranžirne skupine kolosijeka R1 i R2, kolosiek terminal tekućih tereta (TTT), kontejnerski terminal (KT) i dalje niz manipulativnih kolosijeka Luke Ploče. Ukupna duljina industrijskih kolosijeka Luka Ploče je veća od duljine same pruge, odnosno preko 20 km.

Cestovni prijelaz Ploče je prijelaz prijeko sedam kolosijeka, tako da je od polubranika do polubranika udaljenost oko 100 m. Cesta je prilično prometna, većinom teretna vozila, jer vodi na glavni ulaz u Luku Ploče a preko industrijskih kolosijeka obavlja se cjelokupni manevarski rad kolodvora luka Ploče i obratno.

Cestovni prijelaz Ploče osiguran je cestovnim svjetlosnim signalima sa zvučnim zvonima i polubranicima. Zaposjednut je skretničarem koji uređajem rukuje iz kućice ŽCP-a (za manevarske vožnje) dok za putničke vlakovne vožnje uređajem daljinski rukuje prometnik vlakova kolodvorske postavnice i u ovisnosti je sa glavnim signalima.

Rad preko ovoga ŽCP-a jako je zahtijevan što posebno osjeti dežurni skretničar a to će se promijeniti izgradnjom nadvožnjaka Vranjak 1 o čemu će biti riječi kasnije.

Kolodvor Ploče je dosta specifičan, od ulaznog signala AT do zgrade putničkog kolodvora je 2,4 km.

Na tom području smještena je kolodvorska postavnica, prijemno otpremna skupina teretnog dijela kolodvora (8 kolosijeka), tehnička skupina kolosijeka (5 kolosijeka) i prijemno otpremna skupina putničkog kolodvora (6 kolosijeka), kao i Depo Ploče.

Kolodvor Ploče je osiguran je elektrorelejnim uređaj sustava SEL-ISKRA. Uređaj osigurava vozne puteve za ulaz u teretni kolodvor kao i izlaz iz teretnog kolodvora prema Rogotinu, te ulaz u putnički kolodvor kao i izlaz iz putničkog kolodvora prema Rogotinu. Uređaj osigurava i pojedine manevarске puteve vožnje.

Kolodvor ima 50 skretnica i 6 iskliznice od kojih je 17 skretnica i 3

Rad kolodvora na godišnjoj razini kreće se iznad 2.000.000 t ili oko 50.000 izmanipuliranih vagona (2014.g rad 2.290,664 t, 2015.g. rad 2.084,452 t) što bi se trebalo nastaviti i narednih godina, a na to ukazuju i velika ulaganja na proširenje kapaciteta u luci Ploče (skoro puštanje u rad novog terminala za rasute terete).

Iskliznice uključeno u kolodvorski SS-uređaj (centralno postavljanje sa kol. postavnice) dok su ostale mehaničke. Od prometnog osoblja u kolodvoru je zaposleno 30 radnika izvršne službe od čega se rasporedom pokriva i kolodvor Rogotin (17 prometnika vlakova i 13 skretničara), tu su još šef kolodvora-područja i tehnolog.

U kolodvoru postoje tri radna mjesta prometnik vlakova, dva su zaposjednuta u „A“ turnusu (kol.postavnica i ter. kolodvor) dok je radno mjesto u putničkom kolodvoru zaposjednuto u „B“ turnusu. Tri radna mjesta skretničara (2 Blok i ŽCP) zaposjednuti su u „A“ turnusu.

Rad kolodvora na godišnjoj razini kreće se iznad 2.000.000 t ili oko 50.000 izmanipuliranih vagona (2014.g rad 2.290,664 t, 2015.g. rad 2.084,452 t) što bi se trebalo nastaviti i narednih godina, a na to ukazuju i velika ulaganja na proširenje kapaciteta u luci Ploče (skoro

puštanje u rad novog terminala za rasute terete).

Od značajnijih radova na infrastrukturi u kolodvoru zadnjih godina treba spomenuti da je izvršena sanacija 5 i 6. kolosijeka u teretnoj prijemno-otprenoj skupini (polovina 2014.), zamjena „englezera“ skretnica 3a/b (kol. postavnica) i 16a/b (teretni kolodvor) koja je završena polovinom 2015. kada je i uklonjena zgrada TK koja je bila u derutnom stanju. Radnici koji su radili u toj zgradi smješteni su u druge postojeće objekte u TK.

Krajem 2015. u teretnom dijelu kolodvora između skretnica br. 23

i 24 završeni su radovi na izgradnji jednog para stacionarnih portalnih monitora za detekciju radioaktivnog zračenja. Uređaj je izgrađen na našem području a sa istim daljinski upravlja carinarnica Ploče (pušten u pogon 14.12.2015.).

Trenutno u kolodvoru su u tijeku radovi na pobijanju pilota za stupišta budućeg nadvožnjaka preko teretnog kolodvora koji vodi od grada ka glavnom ulazu u luku Ploče.

Za nas su interesantna dva stupišta od

kolosijeka a jedno neposredno uz kolosiek. U tu svrhu morao se demontirati dio 12. kolosijeka i dio skretnice br. 9T kako bi se omogućila ugradnja čeličnih cijevi dužine 40 m promjera 1,2 m i težine 24 t koje će služiti kao piloti za stupišta, također se morao demontirati dio KM iznad 12. kolosijeka.

Manevarski rad prema industrijskim kolosijecima Luka Ploče odvija se bez ograničenja.

Od mogućih aktivnosti u narednom periodu značajno je istaknuti ishođenje svih potrebnih dozvola na projektu modernizaciji teretnog kolodvora Ploče. Tim projektom je obuhvaćena elektrifikacija 7 i 8. kolosijeka TK i njihovo uključivanje u kolodvorski SS uređaj. U prijemno - otpremnoj skupini TK predviđena je ugradnja stabilnih postrojenja za probu kočenja, sada se to obavlja vučnim vozilom.

Obzirom da su u tijeku velika ulaganja lučke uprave Ploče i Luka Ploče d.d. na proširenju svojih kapaciteta, te najave novih prijevoznika na ovom području, očekivati je da će isto biti potrebno i na području HŽ Infrastrukture što se djelomično i radi.





na peronu br. 51, ožujak 2016.

# ŽELJEZNIČKI KRUH SA SEDAM KORA

24. srpnja 2009. na poslu sam doživio i preživio najveću željezničku nesreću IC-nagibnog vlaka u Rudinama sa tragičnim posljedicama od šest poginulih i 55 ozlijedjenih ljudi.

Rođen sam 11. studenog 1964. godine u Primorskom Dolcu. Osnovnu školu završavam u rodnom Primorskom Dolcu, a srednju građevnu u Splitu. 1982. godine upisujem tečaj za prometno-transportnog radnika u Splitu. Po uspješnom završetku 1983. godine zapošljavam se na željeznicu kao manevrist u kolodvoru Split Predgrađe. Po potrebi posla radim na zamjeni kao skretničar u kolodvorima Labinu Dalmatinskom, Brdašcu, Primorskem Dolcu i Perkoviću. 1984. godine upisujem tečaj za konduktora i vlakovođu, a po završetku odlazim na odsluženje vojnog roka u Viroviticu. 1986. godine se vraćam na manevru u kolodvor Split Predgrade, a povremeno radim na zamjeni kao skretničar u Perkoviću. 1987. godine prelazim na radno mjesto konduktora. 1991. godine nakon oružane pobune krajinskih Srba i prekida prometa na ličkoj pruzi radim na ispomoći u kolodvoru Pula i čvoru Rijeka kao konduktor. 1993. godine uključujem se u Hrvatsku vojsku u 141. Kaštelsku brigadu koja je branila zadarsko zaleđe. Za vrijeme primirja me demobiliziraju i tada me ponovno upućuju na ispomoći za konduktora u kolodvor Pulu, a potom se vraćam u domicil Šibenik. U studenom 1994. godine se ponovno vraćam u Hrvatsku vojsku u 142. Drnišku brigadu gdje ostajem sve do "Oluje" i oslobođenja okupiranih područja. U rujnu 1995. vraćam se na željeznicu na radno mjesto konduktora u domicil Split. 2001. godine postajem šef vlaka. Prvo sam pratio poslovni vlak "Marjan express", a onda Inter City vlakove na relaciji Split - Zagreb i natrag. 24. srpnja 2009.

na poslu sam doživio i preživio najveću željezničku nesreću IC-nagibnog vlaka u Rudinama sa tragičnim posljedicama od šest poginulih i 55 ozlijedjenih ljudi. Samoga su me zadesile ozljede glave, vratne kralježnice, ruke i ramena. Na oporavku i bolovanju proveo sam dvije godine i danas povremeno idem na terapije. Ostao sam 30% invalid. Po oporavku se vraćam na svoje radno mjesto šefa vlaka što radim i danas. Zadovoljan sam sa posлом i zanimanje je vrlo dinamično. Prema putnicima treba biti uslužan i ljubazan što se uvijek i trudim. Oženjen sam i sa suprugom Marijom i djecom Antonija (23), Ivana (22), Gabrijela (18), Dominik (13) i Marija-Klara (8) živimo u obiteljskoj kući u Primorskem Dolcu. U slobodno vrijeme se pomalo bavim poljoprivredom i provodim vrijeme sa obitelji.





piše: Neven Topolnjak



na peronu br. 51, ožujak 2016.

# I PROMETNIK I UMJETNIK

**K**ao i mnogi njegovi kolege željezničari i Tihomir je završio školu koja nema veze sa željeznicom - za automehaničara, da bi tek kasnije krenuo postati željezničar po nagovoru strica Ivana koji je tada bio šef kolodvora Kotoriba. U Zagrebu je 1980. godine završio jednogodišnju školu za prometnika vlakova, te se potom krenuo autorizirati u kolodvor Čakovec, ali je započetu autorizaciju morao je prekinuti zbog poziva na služenje vojnog roka. Po povratku iz vojske nije ga više čekalo radno mjesto u Čakovcu, već je započeo raditi kao prometnik vlakova u kolodvoru Kotoriba. U Kotoribi radi već 34 godine, te je za to vrijeme promjenio pet šefova kolodvora, a kratkotrajne zamjene u Donjem Kraljevcu i Maloj Subotici bile su njegovo jedino izbjivanje izvan Kotoribe.

Kada sam upitao Tihomira čime se inače bavi u slobodno vrijeme, rekao je da nema posebnih hobija, a zatim se uputio prema svom gar-

derbnom ormaru i izvadio požutje novine iz 1987. godine, te mi je u ondašnjem Željezničkom vjesniku pokazao članak o mladom prometniku koji se već desetak godina bavi intarzijom. Tihomir naime obožava drvo i umjetnost obrade drva, te izrađuje posebnom tehnikom, slike od furnira sa motivima konjanika, kuća i ženskih likova, a na početku svog rada osamdesetih godina prošlog stoljeća, nakon što je napravio tridesetak radova imao je izložbe u Beogradu i Zagrebu. Nakon što mi je potom pokazao dvije svoje intarzije ostao sam zappašten njegovom genijalnošću, te iznenaden i osupnut njegovom skromnošću, jer se ne nameće svojim umjetničkim majstorijsama, već ih radi samozatajno, za svoju dušu, obogaćujući svoju privatnu zbirku koja trenutno broji 40 intarzija. Ponekad koja intarzija završio kao svadbeni ili rođendanski poklon, ali to je samo za najdraže osobe koje posebno cijeni. On svoja djela ne

prodaje jer veli da su njegove intarzije za njega neprocjenljive. Tihomir živi u Otoku kraj Preloga sa suprugom Brankom, kćerkom Marijom koja je magistra hrvatskog jezika i sinom Nikolom koji je na zadnjoj petoj godini studija za magistra kinezologije. Sin Nikola je i profesionalni plesač standardnih i latinoameričkih plesova, te je Tihomir proputovao mnoge Europske gradove prateći svog sina na plesnim turnirima. Uvijek kada nađe makar i pol sata slobodnog vremena krene u obradu furnira oblikujući motiv intarzije, a za cijelovitu izradu jedne umjetnine treba mu oko 23 sata neprekidnog rada. Na moje pitanje kako ima živce za tako dugu obradu jedne intarzije odgovorio mi je na svoj način: „kad nešto strasno voliš i jako želiš, neće ti biti nimalo teško preskočiti i desetke naočigled neprijelaznih zapreka da to i ostvariš“.



## SKROMAN, A SRETAN

Roden sam 2. travnja 1972. godine u Ježeviću nedaleko od Vrlike. Osnovnu školu završavam u Ježeviću, a srednju građevinsku školu u Splitu. Poslije završetka škole 1989. g. dolazi mi nekoliko poziva za odsluženje vojnoga roka u JNA na koja se ne odazivam. Naime, oba moja djeda su poginula boreći se za Nezavisnu Državu Hrvatsku i kao takav nisam se osjećao da pripadam vojsci koja je likvidirala moje djedove. A poznati su mi bili i slučajevi kada se mladi Hrvati nisu živi vratili iz JNA, stradali navodno nesretnim slučajem. Kroz to vrijeme, izbjegavajući ondašnju vlast i miliciju u kolovozu 1990. godine prijavljujem se u rezervni sastav novoformirane Hrvatske policije. U sastavu Hrvatske policije i vojske prošao sam sva ratišta u Dalmaciji. 1993. godine završavam obuku i školu za minera pirotehničara te me raspoređuju u 113. Šibensku brigadu za minera. Sredinom 1994. godine prelazim u 126. Sinjsku pukovniju na dinarsko i svilajsko ratište sve do veličanstvene akcije "Oluje" i oslobađanja rodne grude. 17. ožujka 1996. godine demobiliziram se iz Hrvatske vojske i odmah potom upisujem tečaj za prometno-transportnog radnika. Poslije uspješno završenog tečaja zapošljavam se na željeznici prvo u Splitu Predgrađu, a onda prelazim u kolodvor Knin na radno mjesto manevriste. Ubrzo zatim dobivam prijelaz na radno mjesto skretničara u kolodvor Plavno. 1. kolovoza 1997. godine nakon otvaranja kolodvora Zrmanja prelazim u Zrmanju gdje i danas radim. Kolodvor Zrmanja nalazi se na pruzi Oštarije - Split na pola puta između Gračaca i Knina, na području gdje se prelama kontinentalna sa mediteranskom klimom. Ime Zrmanja dobio je po izvoru istoimene rijeke koji se nalazi u blizini. Što se tiče posla, vrlo sam zadovoljan, iako je kolodvor Zrmanja u ratu uništen, a kao prometni ured služi kontejner od otvaranja kolodvora sve do danas. Umjesto sanitarnog čvora služi kemijski wc, a u kolodvoru nema tekuće vode, nego se za piće dostavlja pitka voda iz aparata za vodu koje je svaki mjesec nedovoljno jer su količine nedostatne. Što se klimatskih uvjeta tiče, ne zna se što je gore od orkanske bure zimi pomiješane sa snijegom koja nosi sve pred sobom, do ljetne žege i sunca od kojega nas dijeli limena kutija nazvana prometni ured oko koje se kao kućni ljubimci sunčaju poskoci. Na posao se iz Knina putuje službenim kombijem HŽ Infre koje razvozi službeno osoblje na relaciji Knin - Medak, osim kada je cesta Knin -

Gračac zatvorena za promet zbog zimskih uvjeta, što je redovito nekoliko puta u tijeku zimskih mjeseci. U tim slučajevima se prijevoz organizira vlakovima ili pružnim vozilima. 23. rujna 1990. godine sklopio sam sakrament braka sa Jozefinom Bilić i praktički odmah nakon medenog mjeseca odlazim u obranu Domovine, a supruga zajedno sa mojim roditeljima završava u prognanstvu u Splitu. Od 06. kolovoza 1995. g. živimo u obiteljskom stanu u Kninu. Sa nama je još najmlađa kćer Petra (16), a starije Emilija i Vesna su udane. Slobodno vrijeme provodim sa obitelji u rodnom selu Ježeviću gdje se pomalo bavimo i poljoprivredom uz svoju majku Maru.



**Ivan Vučemilović - Vranjic**  
skretničar u kol. Zrmanja



piše: Krešimir Belak

## KOPRIVNIČKI POSTAVNIČAR

U siječnju 1994. godine ponovno odlazi na ratište u sastavu specijalne policije gdje sudjeluje na ratištima od Dubrovačkog zaleđa pa sve do Velebita. Sudionik je vojno redarstvene akcije Bljesak i Oluja te ostaje u sastavu MUP-a sve do 1997. godine.



**Davor Krnjak**  
skretničar postavničar u kolodvoru Koprivnica

Davor Krnjak rođen je 15.10.1971. godine u Koprivnici, gdje i danas živi u svojoj obiteljskoj kući sa suprugom Ankom i kćerkom Helenom. Svoje školovanje završio je također u Koprivnici te se 1988. godine zapošljava u modnoj konfekciji Pomka gdje radi sve do 1990. godine kada odlazi na odsluženje vojnog roka. Nakon odsluženja vojnog roka i početkom domovinskog rata pozvan je u rezervni sastav MUP - a te sudjeluje na ratištu zapadne Slavonije sve do 1993. godine. Iako nije iz željezničke obitelji nije ni slutio da će ga životni put odvesti na željeznicu. Nakon povratka sa ratišta javlja se na tečaj za prometno transportnog radnika kojeg pohađa u željezničko tehničkoj školi Zagreb u trajanju od četiri mjeseca te nakon završetka tečaja u kolovozu 1993. godine zasniva radni odnos u kolodvoru Koprivnica na radnom mjestu manevrista. U siječnju 1994. godine ponovno odlazi na ratište u sastavu specijalne policije gdje sudjeluje na ratištima od Dubrovačkog zaleđa pa sve do Velebita. Sudionik je vojno redarstvene akcije Bljesak i Oluja te ostaje u sastavu MUP-a sve

do 1997. godine. Nakon povratka sa ratišta vraća se na svoje radno mjesto manevriste u kolodvoru Koprivnica, a povremeno odlazi na zamjene u kolodvore Bregi, Kloštar, Pitomaču i Mučnu Reku gdje radi kao skretničar. 2011. godine polaže ispit za rukovatelja manevre, a 2012. godine polaže ispit za radno mjesto skretničara postavničara na kojem radi i danas. Dolaskom na radno mjesto skretničara postavničara običan čovjek koji voli svoj posao, ali je ujedno i zabrinut za budućnost svog radnog mjesta i željeznice jer posla i vlakova je sve manje, a oni koji upravljaju željeznicom kao da rade da se što više upropasti nego da se situacija poboljša. Za opuštanje od svakodnevnih poslova, briga i izbacivanja nakupljenog stresa, svoje slobodno vrijeme provodi uz svoju obitelj te uređuje okućnicu i svoj mali voćnjak.

Piše: Dražen Koščak



## GODIŠNJA SKUPŠTINA I DRUŽENJE ČLANOVA SPVH PODRUŽNICE VINKOVCI

*Dobro ozračje u podružnici rezultiralo je dobrim odazivom članova, pa je prisutno bilo pedesetak članova od šezdeset, koliko ih ima podružnica.*



Dobro ozračje u podružnici rezultiralo je dobrim odazivom članova, pa je prisutno bilo pedesetak članova od šezdeset, koliko ih ima podružnica. Članova, pa je prisutno bilo pedesetak članova od šezdeset, koliko ih ima podružnica. Nakon službenog dijela upričena je zakuska, čime su članovi bili ugodno iznenadjeni. Komentari prisutnih članova podružnice su više nego pozitivni. Složni su u mišljenju da je ovakvo druženje potreba u ovim vremenima. Kada smo svi opterećeni neizvjesnošću svog radnog mjesta, kada se radi nova, a do kraja godine i novija organizacija u HŽ Infri, kada nam zahtjev za smanjenjem prava i plaća kao mač neprestano visi nad glavom, dobro je sjeti pored kolege kojeg „na žici“ često čujemo ili s kojim smo išli u školu, a nismo ga vidjeli godinama. Dobro je podijeliti s njim razmišljanje, poneku riječ, osmjeh, nadu.

piše: Branko Cindrić





## Superman: Zora pravednika (Batman v Superman: Dawn of Justice, 2016.)

Filmovi o superjunacima dobitna su kombinacija na kinoblagajnama. Najnoviji takav film je 'Batman v Superman' u kojem se po prvi puta susreću dvojica takvih junaka, jedan vanzemaljskog porijekla, Superman, i drugi, Batman, običan čovjek koji je uspio tehnologijom pojačati svoje moći. Osvetnik iz Gotham Cityja, Batman, bojeći se postupaka superjunaka s božanskim moćima čije je djelovanje izvan svake kontrole, sukobit će se s najpopularnijim spasiteljem modernog doba, Supermanom, dok je svijet u dilemi kakav mu junak zapravo treba. Sada kad su Batman (Ben Affleck) i Superman (Henry Cavill) u sukobu, pojavljuje se nova prijetnja, a čovječanstvu prijeti veća opasnost od bilo koje s kojom je dosad bilo suočeno. Postavlja se pitanje koliko je ovakav sukob ustvari produktivan. U filmu glume Amy Adams kao Lois Lane, Jesse Eisenberg u ulozi Lexa Luthora, Diane Lane u ulozi Marthe Kent, Laurence Fishburne kao Perry White, oskarovac Jeremy Irons kao Alfred, Holly Hunter kao senatorica Finch te Gal Gadot kao Wonder

Woman / Diana Prince.

Film je režirao Zack Snyder prema scenariju Chrisa Terrioa i Davida S. Goyera, a likovi su iz svijeta DC Comicsa. Autori Batmana su Bob Kane i Bill Finger, a Supermana Jerry Siegel i Joe Shuster. Film će biti prikazivan u 3D i 2D tehnicama u IMAX 3D kinodvoranama počevši od 25. ožujka 2016. godine. Redatelj Zack Snyder već je svojim prvim dugometražnim filmom, odličnim akcijskim hororom 'Zora živih mrtvaca' (Dawn of the Dead, 2004.) rađenom prema scenariju Georgea A. Romeroa (jednog od najboljih autora horor filmova) oduševio, ne samo žanrovske poklonike, već i filmske kritičare. Drugi film '300 – Bitka kod Termopila' (300, 2006.) dojmljiva je adaptacija stripa Franka Millera i Lynna Valleyja koja na vizualno atraktivan način opisuje jednu od najpoznatijih bitaka u kojoj je 300 požrtvovanih Spartanaca zaustavilo daleko moćniju perzijsku vojsku. Mračni SF noirovski 'Čuvari' (Watchmen, 2009.) također su adaptacija stripa, ovaj puta autora Davea Gibbonsa

i Alana Moorea, o zaboravljenim superjunacima koji više ne trebaju nikome. Sljedeći film 'Legenda o čuvarima' (Legend of the Guardians: The Owls of Ga'Hoole, 2010.) animirana je bajka o ratu među sovama. Akcijski 'Babydoll uzvraća udarac' (Sucker Punch, 2011.) atraktivna je vizualna demonstracija tijeka svijesti glavne junakinje koja čeka da se nad njom izvrši lobotomija. Film je dobio podijeljena mišljenja kritičara, a i karijera Zacka Snydera je došla u pitanje. Njegov 'Čovjek od čelika' (Man of Steel, 2013.) priča o Supermanu od početka. Saznajemo tko je i što je Superman, što se dogodilo na njegovom rodnom planetu, zašto je došao na Zemlju, tko ga je odgojio i kako je došlo do toga da postane Superman, odnosno superjunak koji djeluje u kriznim situacijama. Zack Snyder se ovim filmom nakon komercijalnog neuspjeha sa 'Sucker Punch' iskupio na kinoblagajnama i osigurao snimanje nastavka 'Batman v Superman'.



piše:  
Robert Jukić

## Zrnca pravopisa OPET O USKRSU...



Dolazi nam značajan katolički blagdan (zašto i Uskrs i Božić redovito nazivaju najvećim, kako se koji bliži, mogli bi se napokon odlučiti?!) i možda je dobro ponoviti nešto o čemu sam dijelom već pisao.

Dakle, pozabavite ćemo se čestim pojmovima, ali tek letimično, zato što to razdoblje ima svoj uobičajeni

rječnik: Uskrs, uskrnsni blagdani, uskrnsne pisanice, Veliki tjedan, Sveti trodnevљe, Sveti ili Veliki četvrtak, Veliki petak, Velika subota, Uskrnsni pondjeljak. "Uskršnji" ne postoji. Ali postoji Vazam (genitiv je Vazma), kod kajkavaca i Vuzem, što je istoznačnica za Uskrs premda Bonaventura Duda veli da se leksem može odnositi i na cijelo Sveti trodnevљe, od četvrtka

do subote. Nikome, međutim, nećemo čestitati Vazam nego Uskrs jer je riječ jasnija, jednoznačnija, obaveštajnija...

S tim su u vezi i glagoli *uskrsnuti* i *uskrisiti*. Uskrnsuti možemo svi, tumači crkveni nauk, ali uskrisiti koga može samo Bog. Glagol je naime prijelazan pa ne može stajati bez objekta jer mu je značenje "oživiti koga tko je umro", za razliku od "ustati iz groba, oživjeti": *Oni su uskrsnuli jer ih je Krist uskrisio. Uskrsnuli su Kristovom moći. Ali i: Krist je uskrsnuo.*

Toliko, mislim da ne treba više. Sretan vam Uskrs i lijepo se provedite uz obitelj i pune stolove.

izvor: <http://stitch.blog.hr/>





piše:  
Nenad Katanich



*„I admire the nation that invented the railways and it is an honor to greet you and thank you for that. Not only did this invention makes it possible to make a living but also to enjoy!“*

**Z**a one koji očekuju skriveno značenje teksta ili što je zapravo autor htio reći – moram ih razočarati – toga nema. Zato ako čitate s tom namjerom, bolje odmah odustanite, ne gubite vrijeme.

Kako se obradovah kada pisah poštovanom maestru Franzu Wesler-Moštu da mu zahvalim što je onomad ravnajući bečkom filharmonijom na novogodišnjem koncertu u jednom trenutku dirigentsku palicu zamijenio signalnim loparićem austrijskih željeznica i nastavio uspješno dirigirati na opće zadovoljstvo publike. Poštovani umjetnik i veliki maestro osjećao je da sam dostojan učitivog odgovora. I jednostavnim riječima zahvali mi što mi se njegov performans

svidio. Čovjek koji me nikad nije vidio, ne zna ni tko sam, niti kakve su mi namjere. Umjetnik je jednostavno bio zadovoljan da je njegov rad zamijećen. Ja bijah oduševljen njegovom gestom, da mi se udostojao obratiti meni nepoznatom. Istina samo putem e-maila, ali ipak. Ni neki niže rangirani, koji nisu niti do gležnja velikom maestru koji me dobro poznaju i znaju tko sam i što sam ne udostoji se odgovoriti na e-mail.

Uglavnom, opet se obradovah kada čuh da će britanski prestolonasljednik sa suprugom doći u Osijek i da će biti organiziran neformalni susret s građanima.

Brižno se pripremah za mogući susret. Volio bih da sam mogao doći u željezničkoj uniformi, da bude svečanije. Ali pošto

nisam odabrani zvaničnik firme, a i ne znam kako bi kraljevski par reagirao na dizajn uniforme i poruku koja ona nosi, odlučih se za uljuđeni građanski izgled. Tj. Tamno odijelo, bijela košulja, kravata i kaput. Ne smeta što su meteorolozi najavili kišu. Kraljevski par će se osjećati kao u svojoj domovini, Velikoj Britaniji. Supruga je već zamračila od štirkanja i peglanja odijela i košulje, da sve bude tip-top, jer bi tako greškicu Camilla, Vojvotkinja od Cornwalla bi to sigurno primijetila. Isprobavam odijelo po ne znam koji put i pred ogledalom uvježbavam kako ću se obratiti princu ako dobijem priliku rukovati se s njima:

**„Your Majesty, let me introduce myself: Nenad Katanich, I'm a big fan of the railways of the United Kingdom ...“ \*\*\*1**

Princ bi vjerojatno podignuo obrve, diplomatski i pomalo iznenadeno ljubazno odgovrio: **„Very interesting!“**

Ja bih, ohrabren, tom gestom, nastavio prije nego netko drugi ščepa princa za ruku:

**„I admire the nation that invented the railways and it is an honor to greet you and thank you for that. Not only did this invention makes it possible to make a living but also to enjoy!“ \*\*\*2**

Možda mi moja poruka dirnula princa tko zna? Obično veliki ljudi jako cijene male geste. Možda bi princ poželio koju minutu duže provesti u mom društvu...

Tako zanesenog u ove lijepe misli, trgne me vonjava mobitel. Šef. To je obično loš znak. I je. Moram doći iznimno raditi. Puf!

Moje maštanje puče kao balon od sapunice. Ništa od rukovanja s kraljevskom obitelji Ujedinjenog Kraljevstva.

Skidaj se i oblači uniformu. A na radiju stara pjesma Olivera Dragojevića koji žali što nije imao priliku susresti se sa jednim drugim vođom iz prošlih vremena (iz razloga što je bio loš đak):

**„Toga dana sam puno izgubi,  
I znan da uvik žaje mi biće,  
Ča ga bar jednon nisan pojubi,  
Stiska mu ruku , da mu cviće...“**

**\*\*\*1** „Vaše Visočanstvo, dozvolite da se predstavim: Nenad Katanić, veliki štovalac željeznica Ujedinjenog Kraljevstva...“

**\*\*\*2** Divim se naciji koja je izmisnila željeznicu i čast mi je da Vas mogu pozdraviti i zahvaliti na tome. Ne samo da mi taj izum omogućuje da zarađujem za život već i da uživam!

# USKRETANJE Prince Charles

foto: Josip Tirić

