

BUDI
PROMJENA KOJU
ŽELIŠ VIDJETI U
SVIJETU

NA PERONU



VIJESTI SINDIKATA PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE

7

OSTVARITI SNOVE
Dario Ćosić

13

OPET U FUNKCIJI
kolosijek Šipad

16

PROSVIJED
sudska sramota

34

POLJSKA 2016.
u posjetu prijateljima





POLJSKA 2016.



UVODNIK

Uprava HŽ Infrastrukture d.o.o. objavila je poslovne rezultate za 2015. godinu temeljem kojih proizlazi da su u protekloj godini ostvareni prihodi od 1,37 milijardi kuna i rashodi od 1,31 milijardi kuna. Iz navedenog slijedi da je HŽ Infrastruktura d.o.o. ostvarila dobit od 60,6 milijuna kuna. Također je kako navodi izvještaj ostvaren pozitivan novčani tijek koji se u budućem razdoblju planira usmjeriti na pojačano održavanje. (?)

Stavimo ruku na srce i priznajmo, objavljivanje gornjih informacija imalo je samo jedan cilj - prikazati lošu upravu HŽ Infrastrukture uspješnom, što ona nikako nije.

Odakle se onda "stvorio" višak sredstava koji uprava HŽ Infrastruktura d.o.o. pokušava prikazati kao dobit (knjigovodstveno gledano to i jest "dobit") i uspješno posovanje? Odgovor je vrlo jednostavan. HŽ Infrastruktura d.o.o. nije obavila sve poslove u 2015. godini koje je trebala obaviti i zato je ostvarila "dobit" od 60,6 milijuna kuna.

Koje to poslove HŽ Infrastruktura nije obavila?

- Nije započeta rekonstrukcija pruge Dugo Selo - Križevci i
- Sredstva od 60,6 milijuna kuna trebala je potrošiti za radove po pitanju sigurnosti i održavanja mreže.

Umjesto što se hvali tijekom novca, Uprava HŽ Infrastrukture d.o.o. trebala bi se pohvaliti „tijekom poslovnih procesa“ i navesti što sve nisu napravili za navedeni iznos a mogli su i trebali su.

Država ne daje HŽ Infrastrukturi d.o.o. novac poreznih obveznika da ostvaruju dobit već da odradi posao za koji je dobila novac i koji trebaju obaviti.

Zamislimo da cijeli javni sektor počne ostvarivati "dobit" odnosno počne zanemarivati posao za koji je zadužen: da bolnice počnu štedjeti na pacijentima, da škole prestanu učiti dake, da ceste prestanemo održavati ...

Javni sektor nije nam baš najučinkovitiji, ali hvaliti se neobavljenim poslom je stvarno vrhunac ignorancije elementarnih vrijednosti u društvu.

Ukratko, ako se žurno ne zaustavi ovakav način tzv. upravljanja tvrtkom, ubrzo više nikakva ekipa neće moći spasiti sustav od totalne devastacije.

IMPRESUM

SURADNICI

Glavni urednik
Anto Iličić

Novinari
Ante Kunčić, Milan Kovačić
Branko Cindrić, Neven Topolnjak
Branko Bašić, Josip Tirić
Tomislav Tonković, Darko Vurdelja
Krešimir Belak, Dražen Lihtar
Robert Jukić, Mario Grbešić
Srećko Stjepić, Jakov Rašić
Dražen Drčić, Dražen Koščak
Branko Marijanović, Nebojša Gojković
Danijel Rendulić, Nenad Katanić

Fotografije
SPVH

Naslovnica
Kero u Poljskoj

Barataš pravom informacijom? Voliš pisati? Ideja ti ima potencijal? Usmjeri je na pravu adresu!

E-mail:
spvh@zg.t-com.hr

UTVRĐIVANJE ZDRAVSTVENE SPOSOBNOSTI IZVRŠNIH RADNIKA

dopis upravi HŽI



IZVOR: SPVH i HŽI
FOTO: Josip Tirić

Poštovana predsjednice,

Zakonom o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava (NN 82/13) članak 91. stavak 1. propisano je da izvršni radnik mora imati fizičku i psihičku sposobnost za rad (u dalnjem tekstu: zdravstvena sposobnost) u skladu s TSI-jem za podsustav „odvijanje prometa i upravljanje prometom“.

U TSI broj 2012/757/EU od 14. studenoga 2012. godine u točki 4.7. Zdravstveni uvjeti i uvjeti zaštite na radu detaljno su propisani načini, rokovi te uvjeti za provjeru zdravstvene sposobnosti izvršnih radnika.

Pravilnik o zdravstvenim uvjetima kojima moraju udovoljavati željeznički radnici koji neposredno sudjeluju u obavljanju željezničkog prometa donesen još 22. lipnja 1979. godine i znatno se razlikuje od odredbi TSI broj 2012/757/EU

od 14. studenoga 2012. Smatramo da pojedine odredbe Pravilnika nisu u skladu sa vremenom u kojem živimo a obveza ministarstva za propisivanjem novog pravilnika postoji već dugi niz godina.

Tražimo da se za izvršne radnike HŽ Infrastrukture direktno primjenjuju odredbe propisane za provjeru zdravstvene sposobnosti u TSI broj 2012/757/EU do donošenja novog Pravilnika o zdravstvenim uvjetima kojima moraju udovoljavati željeznički radnici koji neposredno sudjeluju u obavljanju željezničkog prometa a koji će biti usklađen sa propisima EU.

U Zagrebu, 22. siječnja 2015.



Utvrdjivanje zdravstvene sposobnosti izvršnih radnika - odgovor poslodavca Dopisom broj: S/11-1/2015. od 22. siječnja 2015. tražite da se za izvršne radnike HŽ

Infrastrukture direktno primjenjuju odredbe propisane za provjeru zdravstvene sposobnosti u TSI 2012/757/EU od 14. studenog 2012. do donošenja novog Pravilnika o zdravstvenim uvjetima kojima moraju udovoljavati željeznički radnici koji neposredno sudjeluju u obavljanju željezničkog prometa, a koji će biti usklađen s propisima EU. Članom 91. Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava (NN 82/2013) propisana je zdravstvena sposobnost izvršnih radnika te utvrđivanje iste, a stavkom 6. istog članka propisano je da ministar nadležan za zdravlje uz suglasnost resornog ministra donosi pravilnik o načinu, opsegu, vrsti pregleda za

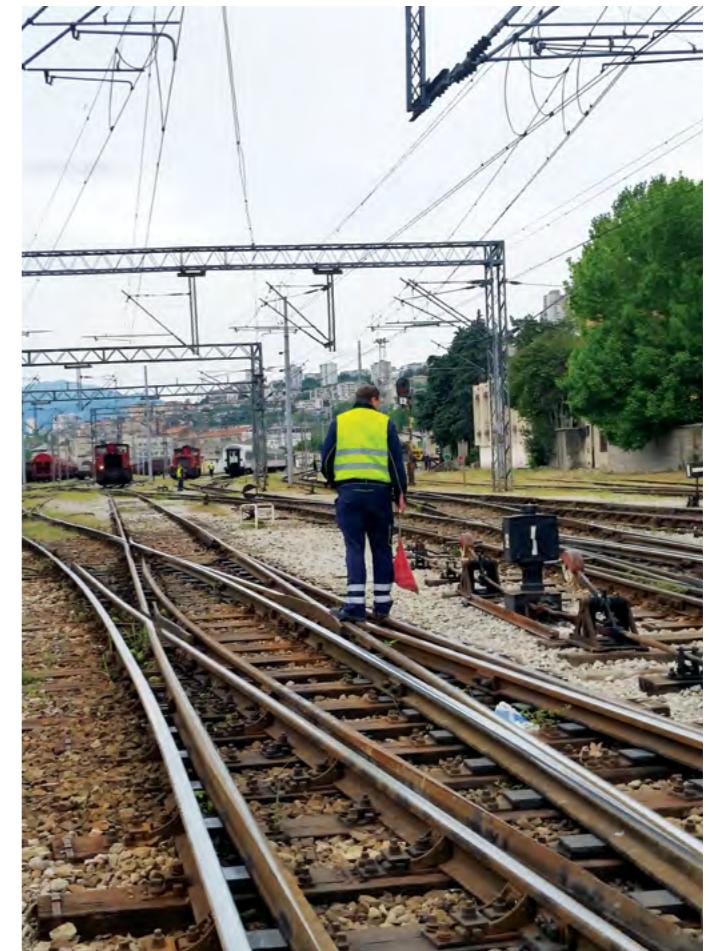
utvrđivanje zdravstvene sposobnosti izvršnih radnika kao i uvjete koje moraju ispunjavati zdravstvene ustanove i privatni liječnici za obavljanje navedenih pregleda. Člankom 139. stavkom 3. istog zakona propisan je rok za donošenje navedenog Pravilnika od dvije godine od dana stupanja na snagu Zakona dok je člankom 39. stavkom 1. Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava (NN 18/2015) rok produžen na pet godina od dana stupanja na snagu navedenog zakona. Članka 39. stavkom 3. Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava (NN 18/2015) propisano je da se do stupanja na snagu pravilnika iz članka 91. stavka 6. Zakona odgovarajuće primjenjuje Pravilnik o posebnim zdravstvenim uvjetima kojima moraju udovoljavati željeznički radnici koji neposredno

sudjeluju u obavljanju željezničkog prometa (Zakon o preuzimanju zakona iz oblasti prometa i veza koji se u RH primjenjuju kao republički zakoni (NN 53/91).

Svojim dopisom KLASA: 500-01/14-07/21 URBROJ: 534-07-1-1-1/2-14-2 od 3. rujna 2014.

ministar zdravlja izvjestio nas je o imenovanju radne skupine za izradu navedenog pravilnika koja se sastoji od specijalista medicine rada koji svakodnevno obavljaju zdravstvene preglede željezničkih radnika te uputio na primjenu postojećih akata kako je naprijed navedeno te sukladno tome HŽ Infrastruktura i pšostupa glede zdravstvene sposobnosti izvršnih radnika.

U Zagrebu, 26. veljače 2015.



**IAKO SMO JOŠ U SIJEĆNU
2015. GODINE UPOZORILI I
ZAHTJEVALI OD UPRAVE HŽI
DIREKTNU PRIMJENU ODREDBI
TSI-JA UMJESTO ZASTARJELOG
PRAVILNIKA 655 BILO JE
POTREBNO GOTOV 18 MJESECI
DA SE NAŠ ZAHTJEV UVAŽI (IAKO
NIJE BILO DRUGOG RAZLOGA
OSIM ČINJENICE DA JE SPVH
UPUTIO ZAHTJEV...). BILO KAKO
BILO, DIREKTNA PRIMJENA TS-
JA JE STUPILA NA SNAGU ŠTO ĆE
UVELIKE OLAKŠATI SITUACIJU SA
LIJEĆNIČKIM PREGLEDIMA OD
KOJIH SU STRAHOVALI MNOGI
IZVRŠNI RADNICI, A SVE ZBOG
NEREALNIH KRITERIJA KOJI
SU BILI PROPISANI STARIM
PRAVILNIKOM 655.**

SLUŽBENI VIJESNIK HŽI br 2

Nakon 18 mjeseci ipak su nas poslušali

Temeljem članka 11. Izjave o osnivanju Društva HŽ Infrastruktura d.o.o., članka 7. Pravilnika o izradi i objavljivanju općih akata (Pravilnik HŽI-650, Sl.vjesnik HŽ Infrastrukture d.o.o. br. 3/15), a na prijedlog Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture (Klasa: 011-01/15-03/111; URBROJ: 530-05-2-1-2-15-2 od 23.12.2015.) te mišljenja istog Ministarstva (URBROJ: 530-05-2-1-2-16-4 od 11.04.2016.), Uprava Društva na 98. sjednici održanoj 21. travnja 2016. godine, donijela je

U p u t u

Za primjenu pravilnika o posebnim zdravstvenim uvjetima kojima moraju udovoljiti željeznički radnici koji neposredno sudjeluju u obavljanju željezničkog prometa (Uputa HŽI-655-1)

ZDRAVSTVENI PREGLED NAKON ZAPOŠLJAVANJA - REDOVITI PREGLED
Učestalost redovitih zdravstvenih pregleda

Članak 5.

(1) Nakon zapošljavanja, potrebno je obaviti najmanje jedan sistematski zdravstveni pregled:

- svakih pet godina za izvršne radnike u dobi do 40 godina,
- svake tri godine za izvršne radnike u dobi od 41 do 62 godine,
- svake godine za izvršne radnike u dobi iznad 62 godine.

(2) Liječnik mora propisati češće preglede ako to zahtjeva zdravstveno stanje izvršnog radnika.

Broj: UI-98-14/16
U Zagrebu, 21. travnja 2016.



OSTVARITI SNOVE
Dario Ćosić, DB strojovođa



OSTVARITI SNOVE

Dario Ćosić, DB strojovoda



RAZGOVARAO: Anto Iličić
FOTO: Mario Grbešić

Dario, lijepo vas pozdravljamo i zahvaljujemo što ste pristali na ovaj razgovor. Mi sa Hrvatskih željeznica radozvali smo teče li u Njemačkoj stvarno med i mlje-ko glede željezničara ili da nam za uvod kažete tko ste i kako ste sa Hrvatskih željeznica došli ovdje?

Ja sam Dario Ćosić i u Hrvatskoj sam završio školu za strojovodu gdje sam i radio na željeznicu sa beneficijom skoro 10 godina. Kako sam ovdje dospio? Pa svaki dan sam pisao i slao molbe dok nije jednom upalilo, pa su me poslali na razgovor, testirali me i onda su me primili na to školovanje za strojovodu ovdje.

Naravno da Njemačke željeznice imaju nekakve uvjete da bi se uopće mogli javljati na natječaje. Koji su to uvjeti bili?

Da, recimo uvjet je da moraš imati završenu nekakvu školu, meni je bila nekakva prednost jer sam imao završenu školu za strojovodu i što već imam nekakvog znanja i normalno moraš znati njemački jezik. Imas provjere kao što je psiho testiranje koje je jako opširno i koje traje čak četiri sata, pa zatim ide lječnički, pa razgovor na kojem pišeš još neki test

pred šefovima.

Njemački treba poznavati kako dobro?

Treba dosta dobro poznavati jezik, jer kako ćeš ti naučiti neke propise, signale od riječi do riječi. Samo ljudi koji rade kod nas na željeznicu znaju koliko je nekada propis komplikiran za shvatiti, kako je napisan. Bez dobrog jezika nije ni jednostavno položiti ispit, a koji je jako težak.

Odluka da dođete ovamo iz Hrvatske došla je kao posljedica toga što ste postali višak u HŽ Putničkom prijevozu, ili?

Ne, nisam bio višak, već sam krenuo za boljim životom, za kruhom. Supruga i ja imali smo dobar posao, ali odlučio sam se nekako više radi kćeri da njoj pružim bolju perspektivu.

Dobili ste veliku otpremninu i otišli ste?

Nisam dobio ni kune jer nisam tada imao pravo na otpremninu i na kraju kada sam ja otišao, nije prošlo ni dva tjedna, oni opet dijele otpremnine. Nije mi bilo lako jer ovdje za početak trebaš dosta novaca i tu su mi onda pomogli roditelji.

Roditelji su ovdje u Njemačkoj ili?

Ne, u Hrvatskoj su, ali su mi za početak

pomogli, jer ne možeš ovdje bez ijednog eura doći tražiti stan.

Koliko je vremena prošlo od momenta kada ste dobili potvrdu da će vas uzeti na testiranje do momenta kada ste stvarno počeli raditi?

Sa školom ovdje sam počeo 1. ožujka, a počeo sam samostalno raditi negdje u prosincu te godine. Sa školom i obukom i upoznavanjem pruga, dakle nekih devet mjeseci. Moglo je to biti i nešto kraće, ali sam ja morao polagati i dizel i elektru pa to nešto duže traje. Vozim i po nekim sporednim prugama i onda se tu nešto dodatno mora polagati.

Sada ste strojovoda na DB-u, na Njemačkim željeznicama. Kako je biti strojovoda na Njemačkim željeznicama u odnosu na strojovode u Hrvatskoj, naročito u HŽ Putničkom prijevozu?

Ovdje je sve modernije, vlakovi su bolji, ali se po meni i puno više radi i puno toga radiš sam.

Dakle mislite na to da u opisu poslova imate puno više toga što morate obaviti?

Da, imamo gore jedan sporedni kolodvor gdje smo mi sami, gdje sami vrtimo

skretnice, pripremamo i sastavljamo vlakove. Imamo ključeve pa se javimo prometniku i onda ti on da dozvolu da možeš sam manevrirati, prebacuješ vlakove i sam okrećeš skretnice. Ako padne snijeg uzmeš metlu, sam si počistiš i ideš van.

Da li je to onda izraženo i kroz plaću, je li onda i plaća osjetno bolja nego kod nas?

Bolja je u svakom slučaju nego u RH.

Rekli ste nam: otišao sam radi boljeg života. Taj bolji život se uglavnom reflektira kroz novac, kroz eure. Ne zanima nas koliko eura mjesечно zaradite, nego jeste li dosegnuli bolji život koji ste zamišljali?

Jesam, svakog mjeseca do dvadeset i petog moja plaća sjedne i to je to.

Zasad u obitelji radite samo vi?

Da, supruga se još školuje, a kada se i ona zaposli onda će biti još bolje.

Živite u lijepom turističkom gradu, pored velegrada Nürnberg-a. To ste svjesno odabrali jer pruža-

više mogućnosti razvoju i čuvaju obitelji ili?

To se u biti odigralo u okolnostima da kada sam ja bio na razgovoru za posao meni su odmah rekli da će biti raspoređen u jedinicu pokraj Nürnberg-a i tada sam si tražio stanovanje gdje mi je najbliže do posla i tako sam naišao na ovaj gradić i sad mi nije daleko jer imam 15 kilometara do posla, a i mirno je i ima sve što nam treba i tu skoro svatko svakog zna.

Imate li susjede i društvo iz Hrvatske ili ste orientirani globalno?

Pa imamo ovdje i ljudi iz Hrvatske, Srbije, Makedonije, a igram tu malo i nogomet, gdje su pretežito nijemci s kojima se družim.

Spomenuli ste da na poslu imate širi opis poslova i više radite nego što ste radili u Hrvatskoj.

Kada gledate na tu okolnost kako vam se čini, je li bolje čuvati onaj sistem kakav mi u RH ima-

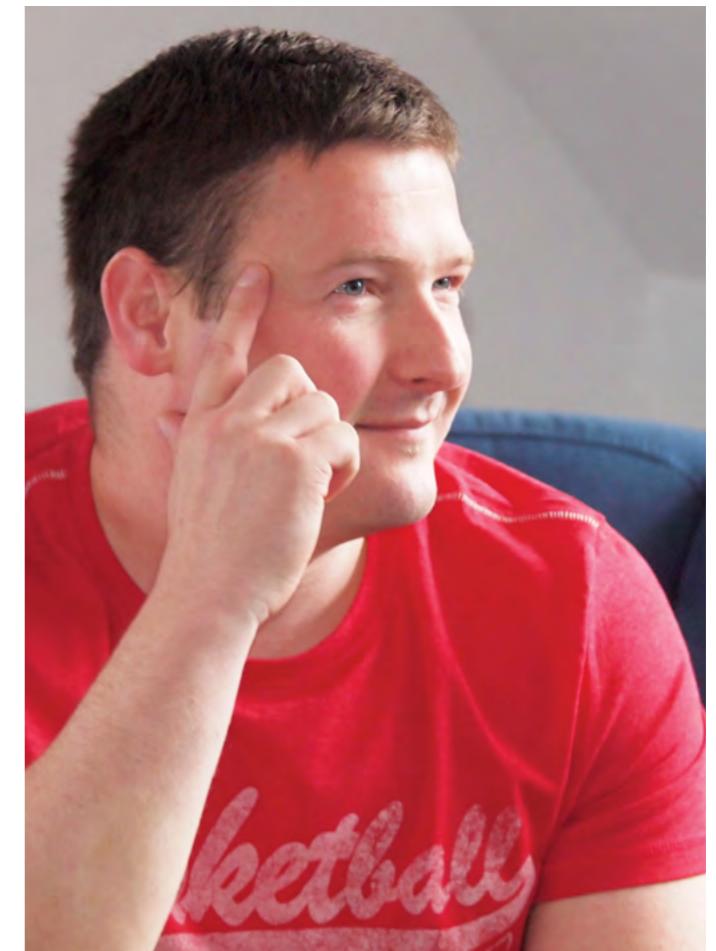
mo ili će se to neminovno razviti na ovo što je danas u Njemačkoj prisutno?

Sve će biti kao i u Njemačkoj i već sada vidite kod privatnika koji su došli, da dečki sve rade sami, od probe kočenja i izmjene sastava, a i sve drugo jer oni žele da je što manje ljudi i da firma ima veću zaradu i poslodavac tebe želi što više iskoristiti jer zašto bi on plaćao nekog pregleda ili nekog za gorivo, to sve mi sami odradimo.

Kako primate i predajete posao?

Da vam budem iskren, vi se ovdje nikome ne javljate. Dodem u službu i odem u svoju prostoriju, pogledam da li ima što novog od tih propisa, da li se što promjenilo, odem na vlak, zamijenim kolegu. Imam službeni mobitel gdje se onda moram ulogirati jer imamo program gdje upišeš broj vlaka i on tada izbaci cijelu smjenu i odvoziš svoje, a kada ideš kući ne moraš se nikome javiti. Ako se nešto nepredviđeno dogada tada si u kontaktu sa dispečerima.

SVE MANJE IMAMO KLASIČNIH LOKOMOTIVA I VAGONA I MISLIM DA ĆE TO JEDNOG DANA KOMPLETNO IZUMRIJETI JER SE SVE SVODI NA ELEKTRO I DIZEL MOTORNE VLAKOVE.



Prijem i predaja posla je uvijek i redovito na istome mjestu tako da nema onog da ste otputovali 300 ili 500 kilometara pa kako ćete se vratiti?

Nema toga, uvijek gdje počinješ tu i završavaš smjenu.

Vi radite na jednoj relaciji pruge?

Mi držimo dosta pruga oko Nürnberga.

Koliko su vam najduže relacije koje vozite?

Ima relacije koje su duge i do 200 kilometara.

Kakva je situacija sa poznavanjem pruga, da bi vozili na tim prugama, morate ih poznavati?

Kada sam završio školu to mi je bilo prvo da sam išao na upoznavanje pruga. Dobiješ papir na kojim pišeš kuda si vozio i kada ga otraga potpišeš to znači da si sposoban i da poznaješ tu prugu.

Kakva je signalizacija na Njemačkim željeznicama u odnosu na našu?

U Hrvatskoj gdje sam ja vozio, u Sisku, Volinji uglavnom nije bilo nikakve, a ovdje ima svega izmješanog, od likovnih signala, do tih nekakvih KS dvoznačnih signala, jednoznačnih signala, ali oni to održavaju i sve to radi.

Znadete li kakva je struktura radnika u kolodvorima kroz koje vozite, imaju li uopće prometnike?

Kod nas na ovom terenu sve se svodi na to da se sve vuče u München i tamo radi jedan prometnik koji upravlja svime, sjedi pred monitorom i samo klik. To je sustav STV kako ga oni zovu i sve više kolodvora jednostavno ukidaju i ovaj kolodvor gdje sam ja Neustadt će isto kroz tri godine ukinuti. Na ovoj našoj dionici sada jedino Nürnberg, Fürth i Neustadt imaju prometnika.

Radite li ranžiranje teretnih vlakova?

Sve je digitalno i preko RDV-a dobiješ naredbe od prometnika.

Kada gledate kako to ovdje funkcioniра i kad se sjetimo da se kod nas odustaje od malih pošiljaka prijevoza pod opisom da nije isplativo, čini li vam se da mi vučemo krive poteze i da bez velikog razloga odustajemo od prijevoza?

Po meni je u Hrvatskoj greška da se sve nekako centralizira, željezница je jako

zapuštena i svime se upravlja iz Zagreba i da se više ulaze u infrastrukturu, da su brzine veće, a ne da trebam za nekih osamdeset kilometara dva sata. Ovdje ljudi masovno putuju željeznicom, a neki čak IC vlakom putuju na posao udaljen 400 do 500 kilometara.

Vi vozite i teretne i vlakove za prijevoz putnika?

Ne samo putničke vlakove jer ja radim za DB Regio. U Njemačkoj imamo tri željezničke firme.

Uskačete li kad zatreba jedni drugima između tih poslovnih cjelina?

Ponekad se događa da se radnici između tih firmi iznajmljuju, a naša firma ponekad iznajmljuje po potrebi i strojovode od privatnika.

Što bi rekli mi koji ne poznajemo kako funkcioniра Zapad: na trulom kapitalizmu nitko te ne pita koliko trebaš raditi, samo radiš. Koliko vi radite?

Ovdje je to malo drugačije nego u Hrvatskoj. Odmor između smjena može biti deset sati. Nekad radim do jedan sat po noći i već ujutro u jedanaest moram ponovo biti na poslu i to je sve u skladu s ZOR i KU.

To znači da onda radite puno sati i tjedno i mjesечно?

Sve u okvirima tjedne norme do trideset osam i pol sati i nitko te ne sili da radiš više, osim ako želiš, tad radiš preko te norme.

Tih trideset osam i pol sati tjedno vam garantira plaću koju ste ugovorili ili?

Ovdje imate kada počnete raditi kao strojovoda fiksno jedan bruto od skoro 2.600 eura koji vi uvijek dobijete, makar radili i manje od norme i na to vam onda idu dodaci.

Idemo malo vidjeti kako su strukturirani dodaci. Kod nas su dodaci subota, nedjelja, blagdan, prekovremeni... a ovdje?

Prekovremeni se prikažu na listi plaće, ali se nikad ne isplaćuju. Kad ti piše minus 100 znači da si nakupio 100 prekovremenih. Ti možeš otići u firmu i reći da želiš da ti isplate 50 sati i onda vam to isplate na idućoj plaći. Malo ljudi to radi jer puno „pojede“ porez.

A što rade s tim satima?

Uzmu si slobodne dane, a ima i jedna druga solucija gdje ti te sate stavljajuš na jedan poseban konto i s time ti ideš rani-



je u mirovinu.

Imate i dodatak za vikend?

Da i za subotu i za nedjelju i za blagdan. Ako si doma za blagdan ti ćeš dobiti plaćeno osam sati, a ako radiš za blagdan dobiješ plaćene duple sate.

Kod nas radnici u turnusu ne dobivaju plaćeno tih osam sati i to nam je jedna nepravda koju godinama ne možemo ispraviti zbog nerazumijevanja. Ima li još nekih dodataka i da li imate beneficirani radni staž?

Nema beneficiranog radnog staža, ali ima ljudi koji puno rade i nakupe po 400 ili 500 sati prekovremeno na godinu i to imaju dva ili tri mjeseca manje za raditi pred mirovinu. Prošle su godine isplaćivali te sate jer su strojovode imali preko milijun sati prekovremenih.

je organiziran na način da se ti moraš sam dovesti, a u placi dobiješ nekakvu količinu novaca za taj prijevoz?

Da, a i država na kraju godine nešto „vraća“ da ako se puno voziš, povratiš si to na porezu i što veću udaljenost imаш to ćeš ostvariti više povrata.

Koliko imate prava na godišnji odmor?

To je u startu nekih trideset dana, ali ja imam na godinu nekih 35, 36 ili čak 37 dana GO.

To je baš lijepo, a imate li možda poznate sisteme napredovanja?

Na DB-u svi strojovode imaju istu plaću i samo je razlika u ostvarenim dodacima.

Kod privatnika su plaće i nešto manje. U teretnom prometu se može zaraditi nešto više novaca, ali tamo si u 90% slučajeva na terenu. Recimo tamo si čak od sedam do deset dana na terenu, bez svoje obitelji. Ti voziš za njih deset dana, imas spavanje u hotelu i nema te deset dana i onda dolaziš na nekoliko dana kući pa opet sve ispočetka.

Prepostavljamo da ovdje niste sami i da znadete neke ljudi iz bivše firme koji su se ovdje skrasili?

Imam jednog kolegu koji je sa mnom išao u školu, Ivan M. i on je isto ovdje i radi kao strojovoda u privatnoj tvrtci, pa imamo još jednog kolegu Tomislava koji je također u privatnoj firmi i imam jednog kolegu koji je bio strojovoda u Hrvatskoj, Željko G. i on je sada prometnik, tu se školovao za prometnika i sada radi u Stuttgartu na postavnici kao prometnik.

Razmjenjujete iskustva?

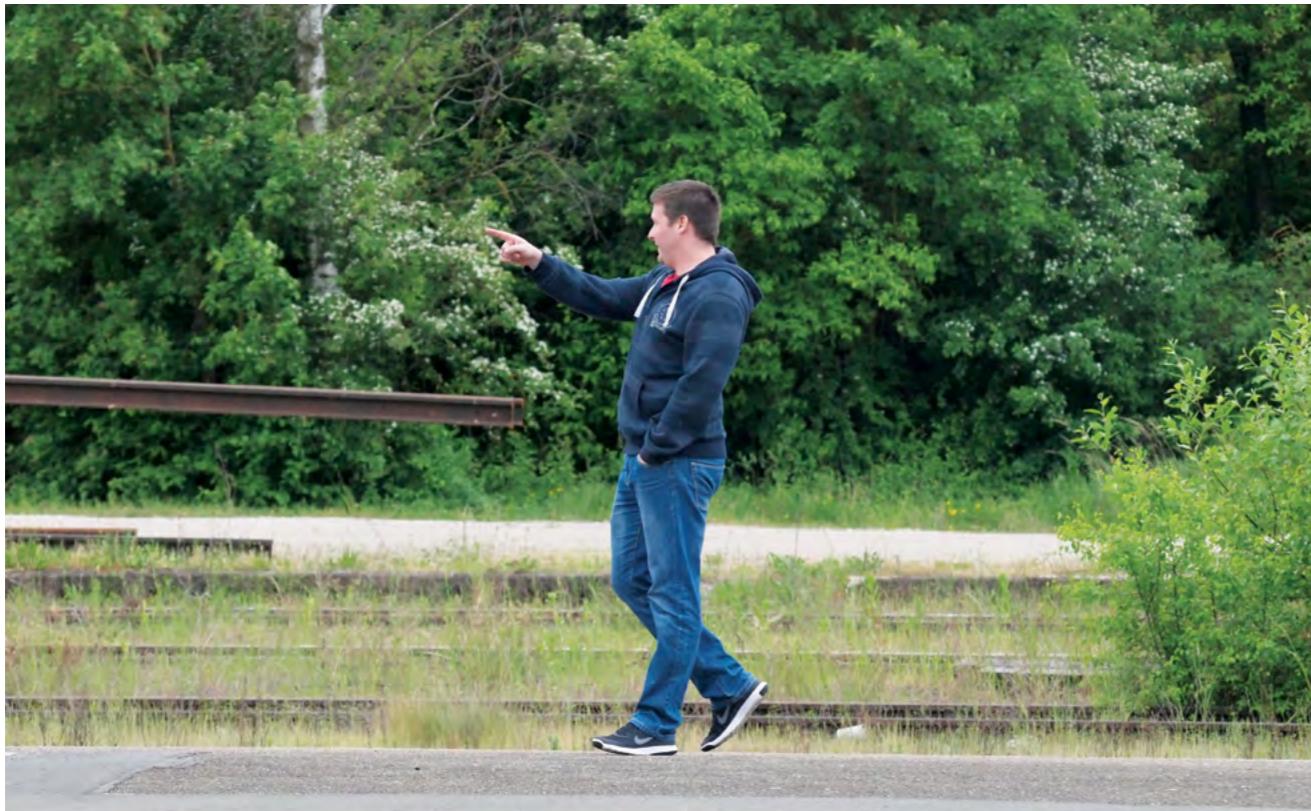
Pa čujemo se tu i tamo. S M. imam češće kontakte jer smo i generacija i na počecima smo si pomagali. Imam i jednog kolegu iz Bosne koji se ovdje školuje za strojovodu.

U Hrvatskoj znamo da osim strojovoda u tom procesu nastajanja i rastavljanja vlakova postoje manevristi, skretničari, prometnici, vlakovode, pregledači. Kad bi to opisali ovdje kod sebe koliko bi bilo radnih mjesta?

Ovdje skretničara uopće nema i sve radi prometnik, manevrista je jedan jedini, u biti sada ih u smjeni ima dva-tri jer je veliki opseg posla, ali svaki radi svoje.

Znači prijevoz na posao i s posla

Znači on ima na daljinski lokomotivu s



**NA DB-U SVI STROJOVOĐE
IMAJU ISTU PLAĆU I SAMO
JE RAZLIKA U OSTVARENIM
DODACIMA. KOD PRIVATNIKA
SU PLAĆE NEŠTO MANJE. U
TERETNOM PROMETU SE MOŽE
ZARADITI NEŠTO VIŠE NOVACA,
ALI TAMO SI U 90% SLUČAJEVA
NA TERENU. TAMO SI ČAK OD
SEDAM DO DESET DANA NA
TERENU, BEZ SVOJE OBITELJI.
TI VOZIŠ ZA NJIH DESET DANA,
IMAŠ SPAVANJE U HOTELU I
NEMATE DESET DANA I ONDA
DOLAZIŠ NA NEKOLIKO DANA
KUĆI PA OPET SVE ISPOČETKA.**

kojom upravlja, kopča, otkopčava, prebacuje i to sve radi sam, njega nitko ne prati. Puno toga se kod nas svodi da mi sve manje imamo klasičnih lokomotiva i vagona i mislim da će to jednog dana vjerojatno kompletno izumrijeti jer se sve svodi na elektro i dizel motorne vlakove.

Kako se ovdje rade probe kočenja?
Ovdje je to malo češće nego u Hrvatskoj, jer kod nas čim si promijenio stranu upravljačnice moraš raditi skraćenu probu kočenja. Potpuna je dovoljna jednom u dvadeset i četiri sata ili ako mijenjaš sastav tada opet radiš potpunu probu kočenja.

Probe radite sami, ne rade ih pregledači?

Ne, probu ma dizel i elektro motornim vla-kovima radim kompjuterski, mene navodi računalo i ne moram ići van, a dečki koji voze teretne vlakove polože za pregledača i sami si rade probe kočenja.

Razvojem se došlo do toga da su garniture kompaktne i da u putničkom prijevozu ima jako malo vagona koji se uvrštavaju, izvrštavaju i na taj se način reducira broj ljudi. Kad bi htjeli nešto poručiti kolegama u Hrvatskoj koji vjerojatno traže kako bi doš-

li ovamo što bi im rekli?

Najprije treba naučiti njemački jezik i biti uporan u slanju molbi dok jednom ne uspiju.

Dolazite u Hrvatsku?

Dolazim, sada ću na ljeto opet doći u Hrvatsku.

Vidite se sa bivšim kolegama?

Da, vidimo se i čujemo se telefonski.

Je li vam nekad žao što ste otišli?

Ne, ne mogu reći, meni je ovdje lijepo. Živim lagodnije i jednostavnije mi je priuštiti si neke stvari, a u Hrvatsku odem dvaput godišnje, na more.

Kako je kćerkica?

Sad, još malo i imati će tri godine, u vrtiću je i već puno priča njemački.

Kako ovdje provodite slobodno vrijeme?

Malo igram nogomet, idem u teretanu i kada stignem odemo sa ženom na bazene ili odemo u posjetu rodbini.

Hvala vam lijepa za ovaj razgovor i nadamo se ako bude bilo potrebe ili neke druge prilike, čutićemo se pa ćemo ono što smo sada izostavili ili ono što nismo znali upitati, sljedeći puta upitati. Hvala vam puno.

Hvala i vama što se zanimate za nas u tuđini i hvala na posjeti.

Konačno opet u funkciji kolosijek Šipad

PIŠE: Ante Kunčić
FOTO: Ante Kunčić

Napokon smo dočekali! U mjesecu lipnju otvara se industrijski kolosijek Šipad. Kolosijek je zatvoren punih 25 godina tj. od 1991. godine kada je došlo do prekida prometa zbog rata. Inače je služio za prijevoz sirovog drveta i drvene građe, a danas je prenamijenjen za prijevoz amonijevog nitrata. Sva skladišta koji se nalaze na tom području su obnovljena a prostor asfaltiran. Upravo su u tijeku završni radovi te je naručen prvi brod koji bi prevezao 5.000 tona robe. To je za nas željezničare puno posla jer se postavljanje vagona u Šipad obavlja na pruzi Ražine- Šibenik Luka točno ispred cestovnog prijelaza „Mandalina“ koji je jedan od najfrekventnijih cestovnih prijelaza na našoj mreži. Ali bez obzira na to svima nam je draga da ima i pozitivnih primjera da se nešto otvara a ne da se konstantno zatvara. Vezano uz ovaj događaj i povećanje prometa treba napomenuti da je šibenska luka u mjesecu travnju željeznicom prevezla 60.000 tona robe što predstavlja 50 % povećanje prijevoza naspram istog razdoblja prošle godine.



SMRTNI JE GRIJEH ISKORIŠTAVATI RADNIKE



Razmislite, zamjerate li se Bogu kad se prema svojim radnicima odnosite kao prema robovima? Što ćete mu reći kada budete gledali lice Gospodnje, zašto? Zar patnje i ovako nema dovoljno? Jeste li šef kojeg obitelji proklinju ili onaj kojeg blagoslovljaju?

U današnjem vremenu u kojem 'elita' po nalogu i u svrhu 'pokoravanja planeta' uništava gospodarstvo svake zemlje, u vremenu kada 300 bogatih pojedinaca u rukama drži živote milijune ljudi, u trenutku kada je više gladnih nego sitih, kada je patnja nešto na što smo 'naviknuli', u vremenu kada su države i obitelji BLOKIRANE, kada je više deložiranih nego onih koji nešto posjeduju, kada banke vladaju kućanstvima naših ljudi, u vremenu prijevare i manipulacije... tu su se još našli i 'zločom' obavjeni ljudi koji iz čiste koristi iskoristavaju patnju čovječanstva. To su ljudi koji zgrču, hoda-ju preko leševa, preko i ovako izmučenih obitelji i na taj način igraju se Boga ni ne znajući da je to SMRTNI GRIJEH.

Dakle grieh koji označava smrt duše kako na ovom svijetu tako i u vječnosti. Papa Franjo detektirao je takve i poslao im upozorenje! Obratite se dok ima vremena!

Iskoristavati radnike radi osobnoga bogaćenja isto je što i biti krvopija, smrtni je grieh - ustvrdio je Sveti Otac u propovijedi u kapeli Doma Sveta Marta, 19. svibnja 2016.

Bogate krvopije

Papino obraćanje temelji se na prvom misnom čitanju uzetom iz Poslanice svetoga Jakova i ono je oštra opomena bogatašima koji iskoristavajući narod gomilaju novac. Materijalna su dobra po sebi dobra, ali su relativna, nisu apsolutna. Grijese, naime, svi oni koji slijede takozvanu „teologiju blagostanja“, a prema kojoj „Bog te smatra pravednim čim ti je dao mnoga dobra“. Srce se naime ne smije lijepiti za bogatstvo, jer se ne može služiti Bogu i bogatstvu. Materijalna dobra mogu biti „lanci“ koji oduzimaju „slobodu“ za naslijedovanje Isusa. Sveti Jakov veli: Evo, plaća kosaca vaših njiva – koju im skratiste – viće i vapaji žetelaca dopriješe do ušiju Gospodina nad Vojskama – podsjetio je Papa dodajući:

Kada se materijalna dobra stječu iskoristavanjem ljudi, bogataši ih radno izrabljuju, a bijedni ljudi postaju robovi. Osvrnimo se na ono što se danas događa: u cijelom svijetu događa se isto. Traži se

posao, potpiše se radni ugovor od rujna do lipnja, bez mirovinskog i zdravstvenoga osiguranja. U lipnju se obustavi ugovor, u srpnju i kolovozu se dakle može jesti zrak, a u rujnu ponovo obnove ugovor. Tako postupaju krvopije. Oni žive od krvi ljudi koje pretvaraju u robe rada – ustvrdio je Papa.

Iskoristavanje je smrtni grieh

Papa se prisjetio kako mu je neka djevojka rekla da joj je ponuđen rad 'na crno', raditi jedanaest sati na dan za 650 eura, te kako joj je odgovorio: „Ako ti se svida, prihvati, a ako ne, ostavi“. Ima drugih, čekaju u redu. Bogataš se „deblja u bogatstvu“, a apostol veli: „Utvili ste se za dan klanja. Krv ovoga naroda koju ste sisali i od koje ste živjeli vapi Bogu, vapi za pravdom. Iskoristavanje naroda, danas je pravo ropstvo. Mi smo mislili da više nema robova, ali ima ih. Istina, ne ide se u Afriku da ih se kupi i potom proda u Americi, to ne; robovi su u našim gradovima. Tu su trgovci, oni nemilosrdno iskoristavaju ljudе - kazao je Papa. Jučer smo na općoj audijenciji razmišljali o bogatašu i Lazaru. Bogataš je živio u svojem svijetu i nije primjećivao da je pred vratima njegove kuće gladovao siro-

mah. Ali još je teže to što se danas događa. Bogataš bar nije primjećivao i stoga je drugi umirao od gladi; teže je pak izrabljivanje, radom izgladnjivanje ljudi radi osobnoga probitka. Smrtni je grieh živjeti od krvi naroda. Treba vršiti veliku pokoru, oduzeto vratiti kako bismo se obratili od toga grieha - primjetio je Sveti Otac.

Škrćev sprovod

Papa je ispričao kako se narod šalio na sprovodu nekoga škrta: Sprovod je uništen - govorili su - nisu mogli zatvoriti ljestverjer je sa sobom htio ponijeti sve što je imao, a nije mogao. Nitko sa sobom ne može ponijeti svoje bogatstvo - istaknuo je te zaključio promišljanje:

Razmislimo o današnjoj drami: o izrabljivanju ljudi, o krvi ljudi koji postaju robovi, o trgovcima ljudima i ne samo o onima koji prodaju prostitutke i djecu radi maloljetničkoga rada, nego i o, recimo, uljudbenoj trgovini: Plaćam te određeno vrijeme, nemaš pravo na godišnji ni na zdravstveno osiguranje; to je

bogaćenje radom na crno. Neka nam Bog udijeli milost da možemo shvatiti ono što u današnjem evanđelju Isus veli: Važnija je časa vode i ime Kristovo od svih dobara stečenih iskoristavanjem naroda - zaključio je Papa.

izvor: http://hr.radiovaticana.va/news/2016/05/19/smrtni_je_grijeh_iskoristiti%C5%A1tavati_radnike/1231048
www.dnevno.hr

ISKORIŠTAVATI RADNIKE RADI
OSOBNOGA BOGAĆENJA ISTO
JE ŠTO I BITI KRVOPIJA, SMRTNI
JE GRIEH - USTVRDIO JE SVETI
OTAC U PROPOVIJEDI U KAPELI
DOMA SVETA MARTA, 19.
SVIBNJA 2016.

#4



BORBA ZA RADNE UVJETE.

PRIDRUŽI NAM SE. POSTANI ČLAN SPVH, NAJBROJNIJEG SINDIKATA HŽ INFRASTRUKTURE.
UČLANI SE JOŠ DANAS - DAJ GLAS ZA PRAVU STVAR!

VITEZ, HRABAR I NEUSTRAŠIV

Davor Orban

PIŠE: Nebojša Gojković
FOTO: Nebojša Gojković



IMA LI IŠTA LJEPŠE OD JEDNE TAKO JEDINSTVENE SIMBIOZE ČOVJEKA I PRIRODE I MOŽEMO LI UOPĆE POJMITI KOLIKO JE SAMO PLEMENITOSTI, HUMANOSTI I DOBROTE SADRŽANO U SVEMU ONOME ŠTO SE NAZIVA LOV?

imaju tek pokoju pušku, pištolj ili nož. Zato ćemo to saznati od čovjeka kojem ovakva iskustva nisu strana i koji se više puta našao u sličnim kriznim situacijama. On je pravi primjer lovca, dominantnog izgleda i grade (198 cm visine, 95 kg težine), onakav kako smo kao „klinci“ zamišljali lovce slušajući bajku o Crvenkapici. Moram priznati da mi je takva predodžba o lovcima nestala nakon dolaska na željeznicu, jer sam tek ovdje video lovce (uglavnom šefove) koji kao da su iz jedne druge bajke; one o Snjeguljici. O lovu i lovačkim pričama, kao i o željeznicu i željezničarskim pričama, razgovaramo s našim članom, prometnikom vlakova u kolodvoru Slatina, Davorom Orbanom.

Štovani kolega, reci nam ukratko nekoliko osnovnih podataka o sebi.

Rođen sam 5.5.1976. g. u Virovitici, a osnovnu školu sam završio u Slatinici. Nakon osmoljetke, 1990. godine odlazim u Zagreb u tadašnji ŽOC (željeznički obrazovni centar). E, od tud započinje moja željeznička karijera. Srednju školu završio sam 1994. godine, te iste godine započinjem stažiranje u kolodvoru Virovitica. Nakon polaganja ispita, iste godine otvara se pruga preko Kloštra i Bjelovara za Zagreb, te sa sadašnjim prometnicima, Prpićem iz Virovite i Maresićem iz Kloštra,

počinjem raditi kao konduktor. Na tom radnom mjestu radio sam nepune 2 godine, nakon čega prelazim iz PTP Virovitica u PTP Osijek, te dolazim u kol. Čačince raditi u svojoj struci. U Čačincima sam radio do 2003. godine, te sam bio na zamjenama u Đurđenovcu, Cabuni, Zdenci-Orahovici i konačno Slatini, u koju dolazim potkraj iste godine i tu radim i danas.

Zašto baš željezница?

Željeznicu sam odabrao jer sam se još kao „klinjo“ igrao s vlakovima, pa je to ostalo u krvi.

Je li u početku bilo teškoća?

Početak kao i svaki početak: uvijek je težak. Uglavnom, svi su me dobro prihvatali pa je poslije sve bilo puno lakše.

Prometnik vlakova u Slatini. Koje bi bile ljepše strane?

Međuljudski odnosi. I to u prvom redu zahvaljujući šefu koji drži sve konce u rukama.

A koji bi bili problemi?

Teže je raditi nego npr. u Čačincima koji ima kolosijeke od 700 metara dužine. Mi svaki vlak koji je preko 400 metara moramo dijeliti, a tu su i problemi s putnim prijelazima (imamo ih 5).

S jednim od njih izravno rukujemo, pa tako za svaki vlak iz pravca Osijeka mi spuštamo branike.

Zadnjih godina imali ste konstantne probleme s radom na putničkoj blagajni. Kakva je sada situacija?

Putnička blagajna je nešto posebno, tu bih mogao napisati cijeli jedan roman. Sve je bilo

dobro unatrag 2 godine kada su radile 2 blagajnice u B turnusu. Nakon odlaska jedne od blagajnica u mirovinu, radno vrijeme preostale blagajnice skraćuje se na 8 sati, tako da mi radnim danom od 14,30 do 6,30 sati, a subotom, nedjeljom i praznikom u cijelosti prodajemo karte. A iznosi nisu baš mali, godišnje se proda i do 2 500 000, 00 kuna vrijednosti karata.

Kakvi su radni uvjeti? Nosite li zimi još uvijek kantu s vodom pri odlasku u WC?

Radni uvjeti su relativno dobri, osim WC-a u koji je uloženo jako puno novaca. Tako s prvim temperaturnim minusima, za potrebe nužde nosimo sa sobom kantu s vodom, kao u doba Henrika VIII.

Kakva su tvoja očekivanja od onoga što nam donosi budućnost?

Što se tiče budućnosti, ne vidim ništa lijepo. Sa svakom promjenom Vlade i voznog reda, uvijek se nešto ukida i reže, pa tako molim Boga da mi da zdravlja da i ja dočekam neku mirovinu.

Kako provodiš slobodno vrijeme?

Baš ga i nemam previše, jer dosta vremena provodim u šumi u izradi drva i u lov, pa tako spajam ugodno s korisnim.

Kako si postao lovac?

Sasvim slučajno prije 12 godina, jer sam kupio kuću u samoj divljini pa bi bio grijeh da nisam lovac.

Je li to skupa aktivnost?

Pa i nije u odnosu na neke

ekstremnije sportove, gdje treba više ulaganja i novca.

Jesi li imao kakvih značajnijih ulova?

Pa i da i ne; imam od trofeja svega, pa mi do odstrela više i nije tako stalo, više se volim družiti.

Koliko imaš frižidera u kući?

Zasad 2, ali mislim da više neću povećavati jer je HEP sve skuplji i skuplji.

Pa reci nam konačno, kako to izgleda kad se nađeš oči u oči s krvoločnom srnom?

E to ti je pravi horor! Bojam se da bude loše po nju, jer u većini slučajeva „grmeći štap“ imam ja.

Pamtiš li da se ikad dogodilo da ti i tvoje kolege iz lova izadete trijezni?

U zadnje vrijeme baš i ne; jako je hladno, troši se puno energije pa se mora više zagrijavati.

Dačujemo neku „lovačku“.

Imam ja puno priča i dogodovština, ali bih to ostavio za neka bolja i mirnija vremena.

Želiš li nešto poručiti za kraj razgovora?

Ovim putem pozdravljam sve koji me poznaju, svim lovcima željezničarima dobru kob, a što se tiče željeznice, da dolazimo na posao s manje stresa i da ostanemo svi zdravi.

PUTOVANJE S POGLEDOM



PIŠE: Josip Gržanić
FOTO: Danijel Rendulić

Kako je Dražen Ratković preživio četiri godine?
Ako u ovom tekstu očekujete odgovor na ovo pitanje, ostat ćete razočarani. Na to pitanje, racionalno nitko ne može odgovoriti.

Osnovni cilj političke borbe je dolazak na vlast, a kad se jednom dočepaš vlasti ni pod koju cijenu je ne ispuštaš iz ruku. Naravno sve što se radi radi se u ime viših, plemenitih interesa i što je još važnije iz „domoljubnih motiva“. S druge strane oni u opoziciji, posve legitimno, u svakoj prilici nastoje destabilizirati vlast. Hrvatsko društvo danas je podijeljeno, no bilo kako bilo, na vlasti je HDZ s partnerima. Istovremeno SDP s ciljem destabiliziranja aktualne vlasti konstantno potencira strah od ustaša. I kad sve to pustimo sa strane i ograničimo se na željeznicu dolazimo do zanimljive situacije.

Promjena vlasti na državnoj razini obično dovodi do brze smjene i postavljanja vlastitih kadrova u državnim poduzećima. Ovom prilikom to se nije dogodilo, a među „željezničarskim pukom“ proširoj se glas kako bi sada

već bivša predsjednica Renata Suša, kao „nestranački stručnjak“ mogla i vratiti. No, ništa od toga. U ovom tekstu nećemo se baviti bivšom Upravom HŽ Infrastrukture, uz samo jednu napomenu da pridjev „nestranački“ mogu okačiti mačku o rep, a isto tako „stručnjaci“ nakon odluke o kupovini ledine za 160 milijuna kuna doista zvuči glupo.

Tema ovog teksta je odluka Uprave HŽ Putnički prijevoz da kao svoje posljednje remek djelo otkaže ugovor o radu, zamjeniku predsjednika Sindikata strojovoda Hrvatske, Daliboru Petroviću. Reći ćete da je tako odlučio

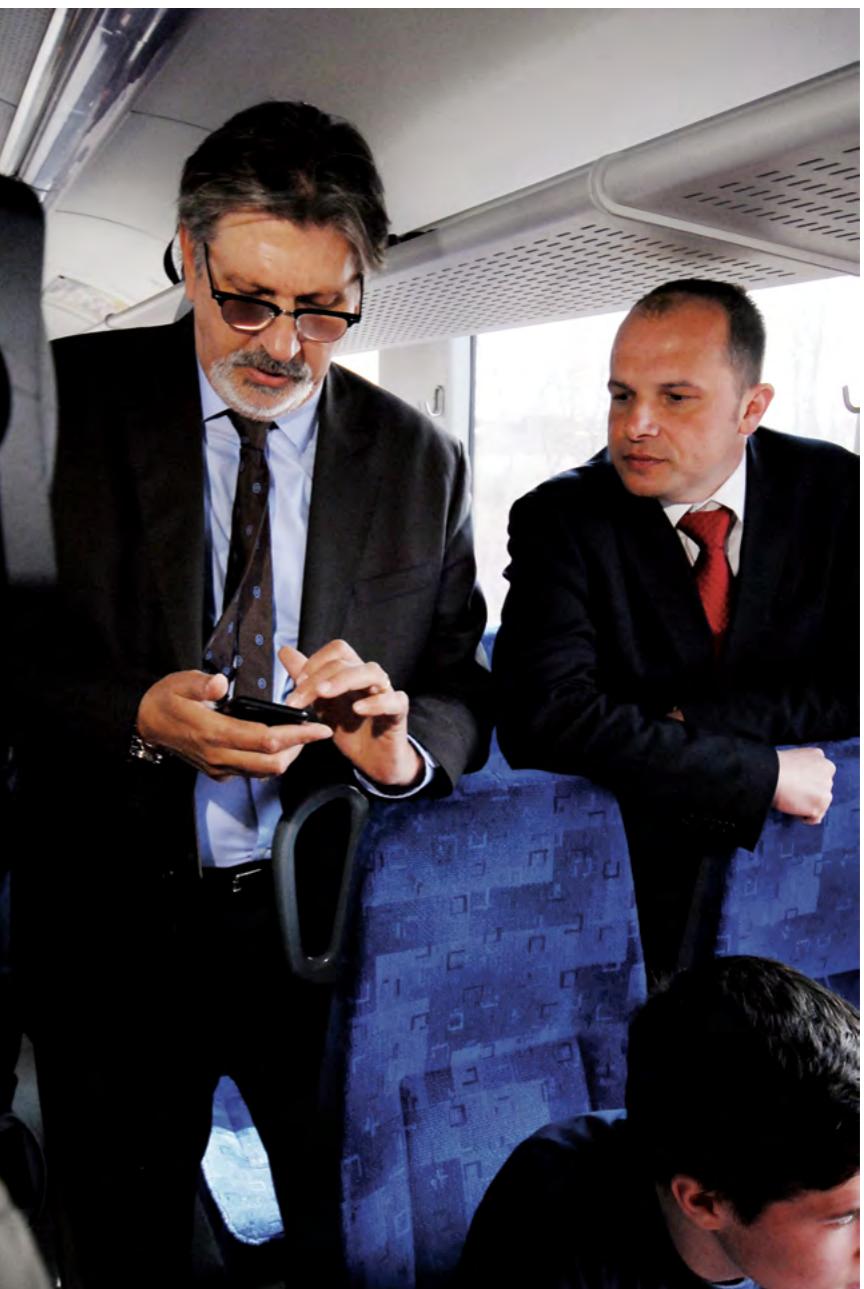
drugostupanjski sud u Splitu i da zapravo Uprava HŽ Putničkog prijevoza nema puno veze s tim. Svi koji malo bolje poznaju odnose na željeznicu znaju da je Dražen Ratković krenuo u beskompromisani rat sa strojovođama, a samim time i s Daliborom Petrovićem koji je ujedno i član nadzornog odbora HŽ Putničkog prijevoza. I premda je HŽ Putnički prijevoz u prvom stupnju izgubio spor, u drugom stupnju Županijski sud u Splitu donosi presudu prema kojoj Uprava HŽ Putničkog prijevoza, 12. svibnja 2016. uručuje

odлуčka naših sudova? Pa sjetite se samo presude splitskog suda sinu tajkuna Marijana P. iz Makarske koji se izvukao nakon što je pregazio dvije djevojke ili presude kapetanu Tomislavu H. i ne trebate imati nikakve dvojbe i straha od eventualne nepravde koja bi mogla zadesiti Dalibora Petrovića.

Sve smjene tokom više od četiri godine mandata SDP-a na željeznicu preživjeli su Ivan Vuković i junak naše priče, Dražen Ratković. Pitate se kako? Broj putnika koji se voze vlakom je u slobodnom padu, prihodi HŽ Putničkog prijevoza sve su manji, a od željezničkog nastoji se oformiti autobusni prijevoznik. Uz to formira se vozni red koji ne odgovara doslovno nikome, ukidaju i spajaju se vlakovi, ekspertri HŽ Putničkog prijevoza uvode povlastice koje niti sami ne razumiju, a sve to uz *ebeno „Putovanje s pogledom“.

Zapravo najbolje što je dugovječni managment HŽ Putničkog prijevoza tokom više od četiri godine vladavine učinio je izbor za najbolji slogan koji bi reklamirao putovanje željeznicom. Konačno se razveselila cijela Hrvatska. Šteta da sličnu akciju nisu još koji put ponovili. I sada, na kraju svog mandata, cijelu su Hrvatsku isplakatirali reklamom za „končarev“ vlak. „Putovanje s pogledom“, a na slici nema pogleda, nema uobičajenih bezličnih putnika, samo vlak na pruzi koji loše glumi da vozi.

I onda se jednostavno zapitate kako je takva uprava preživjela četiri duge godine? Uz sve naprijed rečeno, na to pitanje mi nemamo odgovor. Ne vjerujemo da bi na to pitanje i uz par engleskih fraza uspješno odgovorio pokrovitelj cijelog projekta poznati majstor Hajdaš Din Dončić.





RADNI UVJETI NESVAKIDAŠNJA JADIKOVKA

PIŠE: Nebojša Gojković
FOTO: Nebojša Gojković

**JEDNO JE IPAK
SIGURNO: O OVAKVIM I
SLIČNIM PROBLEMIMA
NEĆETE NAĆI NI SLOVA
U „ŽELJEZNIČARU“,
ZVANIČNOM LISTU HŽ
INFRASTRUKTURE, ŠTO
ZNAČI „NAŠEM“ LISTU,
KOJEM BI TO U STVARI
TREBAO BITI OSNOVNI
SADRŽAJ I OBAVEZA.**

Ako je problem s neokrečenim prometnim uredom u kolodvoru Đurđenovac nešto sasvim uobičajeno za našu tvrtku i radne prostorije izvršnog osoblja, onda je onaj u kolodvoru Slatina sve samo ne uobičajen i mogao bi se slobodno i bez ikakvog uveličavanja svrstati u rubriku „vjerovali ili ne“. Skoro pa nadrealno zvuči da u 21. stoljeću, u samom centru grada, niti jedan od skretničarskih blokova nema uvedenu vodu tj. nije priključen na gradski vodovod, kao i to da ovaj problem traje već više od 40 godina. Bitno je reći i to da se u sklopu bloka 1 nalazi i WC koji iz spomenutog razloga nikad nije bio u funkciji. Mijenjale su se u međuvremenu države, društvena uređenja, organizacijske jedinice, generacije željezničara otišle su u mirovinu da bi umjesto njih sada radili neki novi ljudi, jedino je problem ostao nepromijenjen. Možda bi razlog za njegovo neriješavanje trebalo tražiti u profilu radnika koji rade u tim blokovima. Da su to kojim slučajem radna mjesta nekih egzotičnih zanimanja (to su ona radna mjesta koja sama sebi napišu ugovore po kojima nikad ne mogu dobiti otkaz), a da se spomenuti blokovi nalaze negdje u pustinji, vjerovatno bi već

odavno pored svakog od njih bili iskopani arteški bunari i zasađene cvjetne oaze. Kako su ovdje ipak u pitanju samo „obični“ skretničari, a oni su ionako planirani za „rasip“ čim poslodavac uloži one silne milijarde u modernizaciju pruge, do priključka njihovih blokova na vodovod teško da će doći i u ovom stoljeću. Na ovaj problem nadređeni su više puta upozoravani, što pismeno, raznim dopisima i zamolbama, a što usmeno, na raznim skupovima i sastancima, kako od strane šefa gosp. Ivice Kelemena, tako i od strane našeg sindikata. Naravno, njihovih obećanja o rješavanju istog nikada nije nedostajalo, ali što to vrijedi kad na raznim domnjencima i pinkl-balovima, uslijed djelovanja mješavine iločke graševine i afričke šljive, dodatno pojačane veselim zvukovima tamburice, problemi tamo nekih skretničara imaju značaj kao i izvoz dudovog svilca za rast crnogorskog BDP-a. Čarobne riječi kojima regionalni čelnici „zapushe“ usta i onima najskeptičnjima uvijek su iste: „U planu je“. Nakon što ih čujete, možete biti više nego sigurni da od svega toga neće biti ništa. Jer, evo ni meni Monica Bellucci još uvijek nije ljubavnica, mada mi je to svake godine u planu kao jedan od prioriteta, a 50% tog plana odavno je već realizirano (ja hoću, još samo da ona pristane). Prazna obećanja, riječi koje ništa ne znače, napamet naučeni govor i fraze; sve to za cilj ima samo jedno: prikrivanje stvarnog stanja kao posljedice njihovog nerada i nesposobnosti. Bitno im je samo tog trena „prodati“ priču koja će, s manje ili više uspjeha, neutralizirati nezadovoljstvo izvršnih radnika, odnosno onih koji su životno zainteresirani da ovakvi i slični problemi konačno budu riješeni. Kako onda nakon ovakvog, u praksi više puta ponovljenog odnosa koji polako postaje pravilo i dobro uhodan obrazac ponašanja nadređenih, uopće očekivati da se išta može promijeniti nabolje? Ima li više smisla upozoravati ih na nešto na što su upozorenici već bezbroj puta? Što bi rekla poslovica: „Uzalud je gluhom goriti i slijepom namigivati“. Drugi problem u Slatini odnosi se na kolodvorski WC koji se kao izdvojeni objekat nalazi 20-ak metara od kolodvorske zgrade i kojim se služe i putnici i zaposlenici. Kako ovaj objekat nema nikakvo grijanje, tako se u zimskim mjesecima mora zatvoriti dovod vode da pri niskim temperaturama ne bi došlo do pucanja cijevi. Ovakav identičan problem prisutan je i u kolodvoru Zdenci-Orahovica. Sami zaposlenici već su stekli naviku da tih mjeseci pri svakom odlasku u WC, iz prometnog ureda sa sobom nose i kantu s vodom. Kako bi bilo iluzorno ovo isto očekivati i od putnika, o stanju WC-a koje se skoro svako jutro, a posebno nakon vikenda može zateći, najbolje bi mogla progovoriti čistačica Marija kojoj su u opisu posla ova objekta, naravno, kada bi ju netko uopće o tome pitao. Ovako, poznavajući tvrtku u kojoj radimo, kao i odnose koji u njoj vladaju, ni ovdje rješenje ne treba očekivati u neko dogledno vrijeme. Točnije, treba ga očekivati otprilike u isto vrijeme kad skretničarski blokovi dobiju vodu i kad prometni ured u kol. Đurđenovac bude okrećen. Mada, nitko nam ne brani da se nadamo. Jedno je ipak sigurno: o ovakvim i sličnim problemima nećete naći ni slova u „Željezničaru“, zvaničnom listu HŽ Infrastrukture, što znači „našem“ listu, kojem bi to u stvari trebao biti osnovni sadržaj i obaveza. Čitajući ga iz broja u broj, sve više stječem utisak kako se ovo glasilo izdaje u nekom paralelnom univerzumu, a uređuje ga vjerojatno Branko Kockica osobno. U toj zemlji iz sna svi su bezbrižni i sretni, tu vlada vječno proljeće i svaki dan je praznik, a nepregledne livade pune su cvijeća s bezbroj malenih leptirića šarenih krila. S vremenima na vrijeme tu se sastane i taj famozni uređivački odbor, ali tko bi u tako idiličnim uvjetima uopće pomislio pisati o problematici vezanoj za loše radne uvjete izvršnih radnika; nego ajmo složno svi skupa: „Na svijetu postoji jedno carstvo...“ Srozali su ovaj list do neprepoznatljivosti; kvalitativno gledajući, „Modra lasta“ i još neki dječji listovi za njih su trenutno nedostižna kategorija. Uz takvu uređivačku politiku i tekstove lišene svake veze s realnošću, uskoro možemo očekivati da ispred odrednice „list HŽ Infrastrukture“, bude dodan i pridjev „satirični“. Šteta što pokojni Marinko Božić nije živ, jer bi nam neki iz impresuma „Željezničara“ danas zasigurno svoj novinarski talent prezentirali u „Slobodnom tjedniku“. I pored svih već spomenutih negativnosti, ima nešto zbog čega ipak s optimizmom gledam na dane koji dolaze. Ako se pitate što je to, dovoljno je da malo bolje poslušate i čut ćete i Vi: Tik-tak, tik-tak, tik-tak... Koliko još? Sitno... Tatatatira!!!



PUTOVANJE VLAKOM

PIŠE: Putovanje vlakom
FOTO: Danijel Rendulić

NE DOPUSTIMO DA ŽELJEZNICA I PUTOVANJE VLAKOM PADNE U ZABORAV JER TAKO ĆEMO DOPUSTITI DA ZABORAV POVUČE I SVE NAS - BILI VI ŽELJEZNIČAR, PUTNIK ILI ONAJ KOJI TEK USPUT SUSRETNE VLAK KOJI JE ODUVIJEK BIO SIMBOL SPAJANJA NARODA, KULTURA I REGIJA.



Iz dana u dan sve je manje onih koji koriste uslugu prijevoza putnika željeznicom, a odlučuju se na prijevoz osobnim automobilom bez obzira na visoke cijene goriva, cestarina i amortizacije istoga. S druge strane, putnike koje izgubi željeznica preuzima i autobusni prijevoz koji uz razvijene autoputeve i moderna vozila iznimno opasno konkurira željeznicama. Dalo bi se zaključiti i kako je putovanje vlakom danas ispod časti, a mnogi će reći i da smatraju kako se vlakom voze samo "seljaci" i malogradani kojima nije stalo do mišljena okoline. Još je strašnija pomisao kako se društvo svelo na to da se društveni status mjeri i po tome kako se tko prevozi od točke A do točke B. "Modernim izričajem" zaključujemo da društvo koje putuje vlakom nije niti malo INN i ne prati prometne i prijevozne trendove. Ekonomsko-gospodarska kriza uz pomoć novca kojeg posjeduju pojedinci stvorila je lažni luksuz manjini koja nameće društvene norme i svakodnevnicu poput putovanja stavljaju na vagu i važe u korist onih koji izbjegavaju putovanje vlakom. Njima na ruku idu i naši mediji koji zbog bitke na medijskom tržištu, ali i zbog potrebe društva za "crnim vijestima" svaki negativan događaj vezan uz željeznicu prenose kao "exclusive", a sve ono dobro bude popraćeno tek sporednim člankom ili ne bude uopće. Dignimo glas i recimo STOP omalovažavanju željeznicama i svih onih vrijednih ljudi koji su dio tog sustava. Recimo STOP omalovažavanju i ismijavanju ljudi koji su ostali vjerni hrvatskim željeznicama, u ovom slučaju HŽ Putničkom prijevozu koji unatoč lošoj reputaciji i negativnom publicitetu nastoji održati korak s vremenom u kojem jesmo.

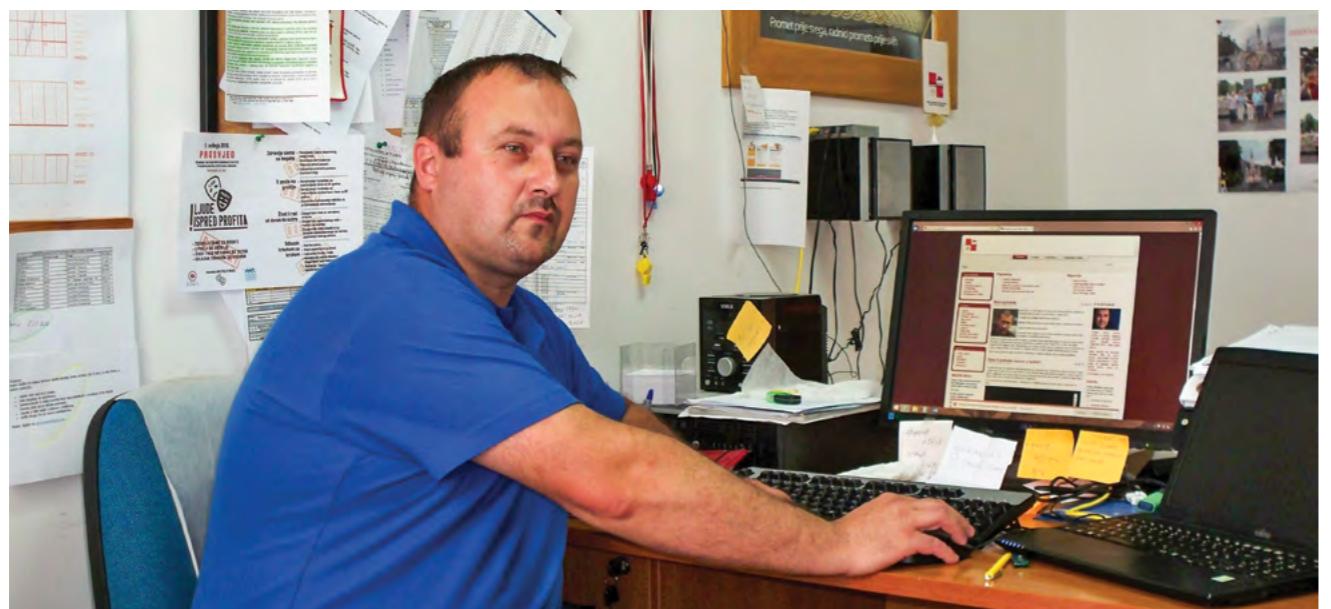
Ako svi zajedno podignemo glas i udružimo snagu volje i želje za napredak i boljši željeznicu kao sustava, onda smo već jedan korak bliže tom ostvarenju. Nije bitno iz kojeg tvrtke tko dolazi, nije bitno radiš li u upravama ili si možda na nekom niže rangiranom mjestu, nije bitno jesli zaposlenik željeznicama, putnik ili zaljubljenik u vlakove... Bitno je da zajedno kažemo STOP propadanju željeznicama u Hrvatskoj jer danas-sutra stani operateri će "zauzeti kolosijeke",

a sve ono što naše željeznice čini "našom" će završiti u "šturcu" i ostati tek uspomena na vremena kada smo mogli učiniti nešto, a nismo. Ne dopustimo da željeznicama i putovanje vlakom padne u zaborav jer tako ćemo dopustiti da zaborav povuče i sve nas - bili vi željezničar, putnik ili onaj koji

tek usput susretne vlak koji je oduvijek bio simbol spaanja naroda, kultura i regije.

Izvor: <https://web.facebook.com/putovanja.vlakom?ref=ts>



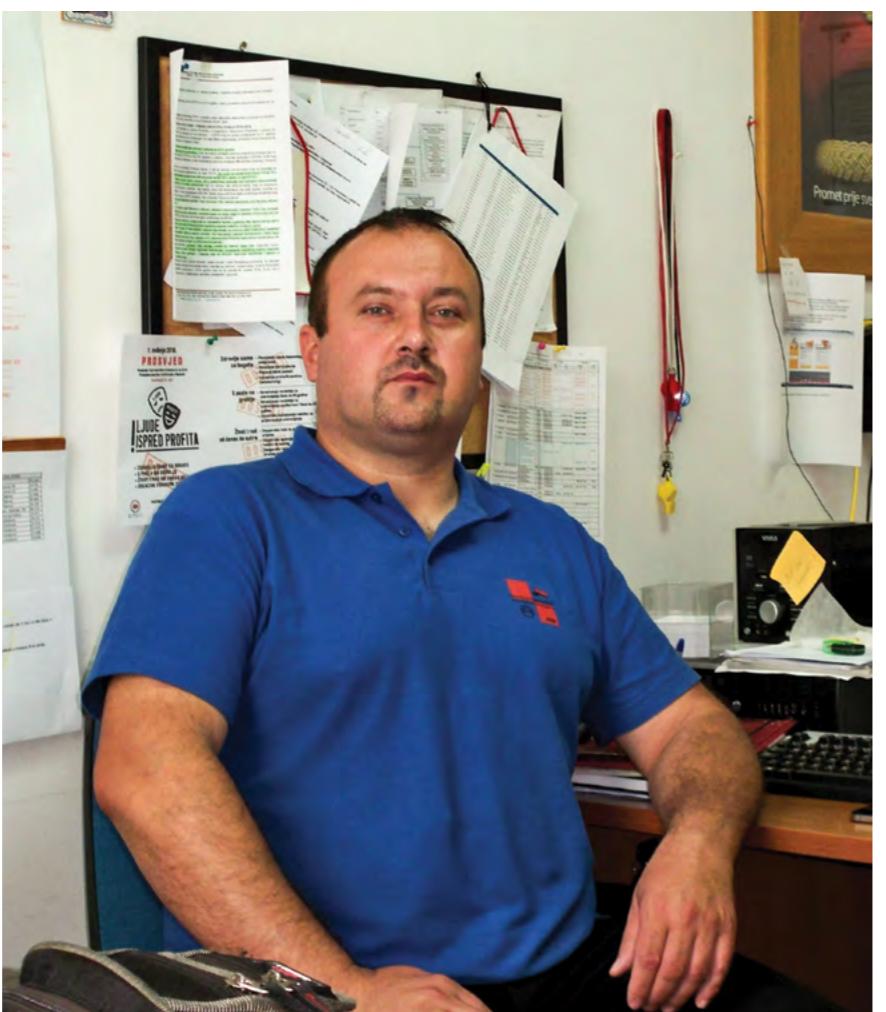


Neven Topolnjak

sindikalac i željezničar

PIŠE: Dražen Lihtar
FOTO: Dražen Lihtar

**NEKADA JE VAŽIO
PROPISTI ILI TI
PRAVILO DA SE
PO PRIMLJENOJ
PREDNAJAVI,
NAJPRIJE
ZAŠTITI PRIJELAZ
TE POTVRDI
DAVANJEM
KONTROLNOG
BROJA, I TU
NIJE BILO
MOGUĆNOSTI ZA
POGREŠKU.**



Nevene, molim te na početku ovog razgovora nekoliko osnovnih informacija, rođenje, školovanje, zaposlenje, obitelj...

Rođen sam u Čakovcu 25. siječnja 1976. godine. Prve tri godine odrastanja proveo sam u malom međimurskom selu Dunjkovec, da bi se potom nakon rođenja moje sestre preselili u Pretetinec gdje su roditelji sagradili kuću. Četiri razreda osnovne škole pohađao sam u Dunjkovcu, a zatim četiri u Nedelišću. Po završetku osnovne škole upisao sam se u TIOŠ Čakovec za profesionalnog vozača, a nakon drugog razreda srednje škole prebacio sam se u Zagreb, gdje sam u ŽTS završio treći i četvrti razred za prometnika vlakova. Iako sam bio odličan učenik nisam zbog finansijskih razloga mogao nastaviti daljnje školovanje na fakultetu, već sam se vratio u rodni kraj i počeo raditi kao prometnik vlakova. Oženio sam se 2000. godine, a 2004. godine rodila nam se kćer Lara, nakon čega sam sa suprugom Jasminom krenuo u izgradnju vlastite obiteljske kuće u kojoj živimo od 2009. godine. Moja je supruga krajem 2007. godine upisala studij sestrinstva na ZVU u Zagrebu, što je mene inspiriralo da bih i ja mogao nastaviti školovanje. U srpnju 2008. godine otišao sam u Zagreb na prijemni ispit, primljen sam i započeo sam studij na Fakultetu prometnih znanosti u trajanju od tri godine po Bolonjskom procesu. Nakon tri godine studiranja stekao sam titulu prvostupnika i odmah potom upisao sam magisterij na FPZ, da bih nakon još dvije godine studiranja 16. rujna 2013. godine stekao akademski naziv magistar inženjer prometa, a 25. siječnja 2014. godine, na moj 38 rođendan imali smo svečanu promociju na Borongajskom sveučilišnom kampusu.

Naravno, čestitke i pohvale
na trudu i odricanju koje su
iložio u svoje školovanje.
To te je motiviralo i što je je
ilo presudno za dolazak na
olicznici.

moj otac Ivan je bio pomoćnik trojovođe, ali je nažalost nesretno tradao 1986. godine na Zagreb lavnom kolodvoru u službi i preminuo Traumatološkoj klinici nakon tjedana. Tada sam imao deset godina, a mojoj majci su ondašnji rukovodioci bečali da će mi omogućiti zaposlenje a željeznici ako se budem školovao a neko od željezničkih zanimanja. To bećanje i neka sigurnost za dobivanje nadnog mesta bili su presudni pričluci da započnem školovanje za željezničara. Osim tate i moja dva strica bili su strojovode, treći stric bio rukovatelj manevre, a muževi od viju očevih sestara radili su oboje a željeznici, jedan je radio kao konduktor i kasnije skretničar, a drugi je bio popisni vlakovođa. Dakle, svih četvero braće iz očeve obitelji hrnila su željeznica, te je bila neizostavni dio naši života i sudsbyna. Kao dijete od 3 godina nisam imao sliku tko je što a željeznici i tko što radi i pomoći pri smjeravanju da idem za prometnika vlakova dali su mi stričevi Juraj i Franjo koji su radili kao strojovode i koji su smatrali da će kao prometnik imati neki normalni turnus, a i samo zanimanje prometnik vlakova je u ono vrijeme osamdesetih godina prošlog stoljeća bilo daleko cjenjenije.

Da impresivna obiteljska loza
a željeznici a i stradavanje
tate odredili su tvoj put
zeljezničara. Reci nam nešto o
vojim počeci rada kolodvori,
adna mesta....

o završetku srednje željezničke
kole 1994. godine primljen sam za

pravnika prometnika u kolodvor kovec gdje sam nakon šest mjeseci dožio pričuvnički ispit i počeo raditi u Županiji Šibenik-Knin. U rujnu 1995. godine kao prometnik kova. U ljetu iste godine prešao sam zamjenu u kolodvor Malu Suboticu. U Šibensko-kninskoj županiji sam mijenjao prometnike devet mjeseci. Zatim sam dobio poziv za poslovni posao u Šibeniku i nekoliko dana prije odlaska odsluženje vojnog roka dobio sam poziv na neodređeno. Temeljnu pauku od dva mjeseca odradio sam u privnici, a zatim sam kao topnički radnik preostalih osam mjeseci doveo u Bjelovar. Po dolasku iz Bjelovara u Šibenik u Šibensko-kninske nastavio sam raditi u Čakovcu, sve do 2008. godine sam koordinator vjerenika radnika za zaštitu na radu. **Pozorom da si godinama u sindikalnim vodama krenimo u vodama pa mi reci koliko si zadovoljan radnim okružjem, a potima rada.**

jetni radu.....
jeti rada su zadovoljavajući, iako
ima mesta za određene pomake
bolje, a da nije bilo ove višegodišnje
ze i stagnacije uvjeren sam da bi
nas sva radna mesta imala klima
edaje i zadovoljavajuće čajne
chinje, a potrebe za kemijskim
nitarnim čvorovima i galonima pitke
de zasigurno ne bi bilo.

naš dugogodišnje članstvo sindikatu, godinama si edsjednik podružnice, sindikalni dužnosnik. Nakonliko godina sindikalnoga raja koliko si zadovoljan dom sindikata, stavovima, eijama...

n sam SPVH od 1999. godine, a 00. godine postajem povjerenik sindikalnika za zaštitu na radu. Sindikalni povjerenik postao sam 2002. godine i da se naša podružnica zvala Varaždin, sjedištem u Čakovcu. Nakon dvije godine rada i trostrukog povećanja

članstva, a da bi se nastavio i zadržao dobar trend i kontinuitet podijelili smo se 2004. godine na podružnicu Varaždin i podružnicu Međimurje. Otada sam predsjednik podružnice Međimurje i nastojim svojim radom pomoći da radnici imaju dobre uvjete rada, da se poštuju prava iz KU, te da socijalni status radnika bude na jednoj zavidnoj razini. Osim tog sindikalnog spektra, nastojim da sam sa svakim članom prijatelj, ponekad rame za plakanje, a ljude poštujem po njihovom ponašanju i ljudskosti, bez obzira na stupanj obrazovanja ili bilo koje druge kriterije. Radom našeg SPVH sam zaista zadovoljan i potičem cijelokupno rukovodstvo sindikata da i nadalje radi na obrani i očuvanju radničkih prava, da u pregovorima budu mudri, sagledavajući cijelokupnu situaciju, a sve na dobrobit članstva. Moj stav i promišljanje je da sindikalci, a pogotovo oni koji imaju moć donošenja odluka ne bi trebali biti niti u jednoj političkoj stranci ili da taj status kod stupaњa na sindikalnu funkciju zamrznu, kako ne bi bili u mogućnosti podilaženja bilo kakvoj političkoj opciji, odnosno da skinu teret tog upitnika sa svojih leđa kada potpisuju bilo kakav dokument o pravima i obvezama radnika, svojih članova. Također, dan danas nije riješeno plaćanje takozvane sindikalne solidarnosti za one radnike koji nisu ni u jednom sindikatu, a konzumiraju sva prava po KU koja su ponekada veoma mukotrpo ostvarili. Sindikati. Naše članove boli i vrijeda kada im se takvi ne članovi smiju u lice i provociraju ih da su „naivci“ jer plaćaju sindikalnu članarinu.

Pred nama su kolektivni pregovori što očekuješ...

Od kolektivnih pregovora ne očekujem ama baš ništa. Svi smo svjesni činjenice da nekih dodatnih novaca nema i ako će se ići mijenjati sadašnji KU biti će to samo pretakanje iz šupljeg u prazno, odnosno ako će se nekome neko pravo povećavati, nekome drugome će se morati nešto uzeti, a to će stvoriti dodatni revolt i nepravdu. Promjena KU ne dolazi u obzir prije nego se osigura dodatna količina novaca kojim bi se tada on oplemenio, poboljšao ili ispravile određene nepravde. Svako smanjenje prava u odnosu na važeći KU nas vraća u beznađe i dodatnu agoniju za naše radnike, a biti će to ispit za sindikate koji će položiti najhrabriji i oni koji se istinski brinu za prava radnika. Od nekih očiglednih nepravdi spomenuti će samo da je prosječna bruto plaća u RH za mjesec ožujak bila 7.825 kuna, dok naš prometnik (sa jednom godinom radnog staža) u međukolodvoru koji radi na prekidu sa bazom od 184 sati, bez dodataka na plaću, dobio 6.141 kuna bruto. Još je poraznije da naš skretničar koji radi na prekidu i nema nekih posebnih dodataka na plaću dobije za 184 odrađenih sati samo 4.618 bruto što je čak 40% manje od prosjeka RH. Evo to je samo jedan mali primjer gdje smo mi željezničari sa plaćom bez dodataka. Iako ove podatke svi znaju i vjerojatno se neće uključiti neki posebni alarm za uzbunu, barem će nekog trezvenog i pravednog čovjeka koji ima moć donošenja odluka potaknuti na razmišljanje i sagledavanje realne slike.

Reci nam svoj stav, mišljenje o stanju na željezničkoj perspektivi, rad Carga, PP...

Na željezniči su otkada ja radim napravljene mnoge veće ili manje greške, a neke možemo svrstati i u kategoriju katastrofičnih. Kao primjer takve navesti ču konferenciju ministara transporta u Helsinkiju 1997. godine kada je našim nezalaganjem, ne htjenjem a možda i namjerno V koridor koji je prolazio kroz Međimurje prebačen na pravac prema Hodošu u



Sloveniji. Hrvatska je time izgubila milijune kuna jer zarada po samo jednom teretnom vlaku na 42 km dugom potezu kroz Međimurje iznosila između 5 i 8 tisuća eura. Ako uzmemo minimalni broj od 10 vlakova dnevno po minimalnoj zaradi od 5 tisuća eura po vlaku, to iznosi 50 tisuća eura na dan i to bi godišnje bilo minimalno oko 18 milijuna eura. Deset vlakova je oko 300 vagona, a za usporedbu valja istaknuti da je dnevni promet kroz Čakovec ranije iznosio od 1000 do 1500 vagona. Druga greška bila je podjela Hrvatskih željeznica kojom se izgubio smisao postojanja željeznice. Dakle, HŽ Cargo se opredijelio na smanjenje opsega rada i uz to na smanjenje radnika, a ne na iznalaženje novih prijevoza ili barem zadržavanje postojećih i danas je tu gdje je. Znamo da su maršrutni ili izravni vlakovi najisplativiji, znamo da srednji i veliki korisnici teretnog prijevoza - njih 25 % sudjeluju u prijevozu 90% robe i činjenica je da mali korisnici prijevoza - njih 75% sudjeluju u prijevozu „samo“ 10% robe, ali je i mudrost zadržati i te male korisnike prijevoza, a ne ih tjerati od sebe. Mnogi će od njih kasnije postati veliki korisnici a ako ih danas otjeramo od sebe kada smo im možda jedina prijevozna opcija, oni nam se sutra nikako neće vratiti. HŽ Putnički prijevoz je lošim voznim redom, ukidanjem određenih vlakova mnoge putnike otjerao sa željeznice. Putnički prijevoz treba se vratiti svojim korijenima, a to je prijevoz putnika po adekvatnom i strogo poštivanom redu vožnje, putnici se moraju voziti brzo, sigurno, sa primjerenim vremenima putovanja, u udobnim i urednim vagonima, garniturama i po mogućnosti bez presjedanja do glavnog kolodvora njihovog putovanja. HŽ Infrastruktura ne obnavlja potrebnim tempom

svoje pruge, a postoje i mnogi drugi problemi koje Upravitelj željezničke infrastrukture u RH treba rješiti. Treća greška bila je odustajanje od komadnih i ekspresnih pošiljaka. Naime, kada sam 1995. počeo raditi kao prometnik u Čakovcu se svakodnevno tovarilo nekoliko vagona sa komadnom robom, a u Maloj Subotici smo na putnički vlak koji je u sastavu imao prtljažni vagon svakodnevno tovarili na desetke kutija sa komadnom, ekspresnom robom koja bi drugi dan bila na odredištu i to je bila gotovo čista zarada. Dakle, da se ovo stanje stagnacije i vakuma prekine, trebalo bi po mome mišljenju okupiti prometne stručnjake, inženjere, magistre i doktore prometnih znanosti, te napraviti jednu dugoročnu strategiju koju bi svaka politička opcija koje je na vlasti morala poštivati i primjenjivati kako bi naposljetku željeznički promet u Hrvatskoj dobio mjesto koje svojim komparativnim prednostima i zasluguje.

Kako provodiš slobodno vrijeme, hobi, možda buduća politička angažiranost.....

U slobodno vrijeme odigram partiju tenisa sa prijateljima, bavim se numizmatikom, pomalo od kćerke učim svirati klavir jer sam dosad svirao klavijature samo po sluhu. Kroz tjedan vozim kćerku Laru na razne aktivnosti, a nakon tih obaveza pročitam koju dobru knjigu i vratim se mislima tamo negdje davno i daleko. Dosada nisam bio politički angažiran jer imam previše obveza u privatnom životu i u sindikalnom radu, ali sam uvjek spreman svojim angažmanom pomoći da u Hrvatskoj bude bolje, a tu mislim najprije da na Hrvatskim željeznicama bude bolje.

Poruka za kraj kolegama...

Najprije bih svima poručio da budu sretni i da svako jutro kada se zdravi

probude zahvale Bogu za novi dan koji je pred njima. Pomažite potrebitima i ljudima u nevolji i nemojte ispasti kao prolaznici na onoj skrivenoj kameri kada se glumac imitirajući bolesnika bacio na pod, a kraj njega je potpuno ravnodušno prošlo nekoliko desetaka ljudi, bez imalo osjećaja za bližnjeg. Za željeznicu, iako sada u RH umire, vidim u daljini svjetlu budućnost, jer ma kako mi god radili ili željeli, morat ćemo poštivati načelo EU o brzom, učinkovitom i jeftinom kretanju ljudi i dobara. Željezница prema samom tom načelu ima mnoge prednosti, te tako za usporedbu i primjer 10 lokomotiva može vući isto takvu količinu tereta kao i 600 kamiona, željeznički prijevoz troši četiri puta manje energije od cestovnog prometa, željeznički prijevoz je jedan od najsigurnijih modova prijevoza, eksterni troškovi su kod željezničkog prometa veoma mali, a kapacitet dvokolosiječne pruge pokriva 16 traka autosece. Svi ti podaci koje smo učili na FPZ daju nadu, a ta nada je dodatno poduprta Bijelom knjigom iz 2011. godine koja nalaže da se do 2050. godine u gradovima prestanu koristiti automobili s konvencionalnim gorivom, te da se mora 50% međugradskih (srednje - dalekih) putovanja putnika i roba preusmjeriti sa cestovnog na željeznički i vodni promet. Pritom valja bez fige u džepu izreći i drugu stranu medalje, a to je „prokletstvo modernizacije“. Znamo da će bilo kakvo veće povećanje teretnog ili putničkog prometa za sobom povući potrebne tehničko - tehničke mјere uz uvodenje novih sustava osiguranja pruge i kolodvora i to će automatski značiti smanjenje broja izvršioča. Kako primjer ću navesti relaciju Pragersko - Ormož - Hodoš u Sloveniji gdje su u svim kolodvorima do prije nekoliko godina radili skretničari i prometnici.

Nažalost, iako oni danas na tom pravcu prevoze milijune tone tereta, što je za ekonomski pokazatelje izvanredno - tamo danas na 110 kilometara pruge nema ni jednog prometnika ni skretničara, kolodvori su pusti i može se tek čuti zvuk automatske sekretarice koja najavljuje dolazak

vlaka u kolodvor?! Stoga ponavljam još jednom, uživajte u životu i na poslu, jer sutrašnjica sigurno donosi povećanje posla, ali manje izvršioča. A sindikati će nam itekako biti potrebni u godinama koje slijede.



OBNOVA KOLODVORA PLAVNO

Na ispomoći Darko Gluić



PJE: Krešimir Belak
FOTO: Krešimir Belak

Evo nas ponovo u kolodvoru Plavno koje je trenutno veliko gradilište. Naime, radnici Pružnih gradevina intezivno rade na produljenju i izmjeni kolosijeka i donjeg stroja u kolodvoru. Tako će po završetku radova glavni prolazni kolosijek sa 311 m biti produžen na 605 m, a prvi kolosijek na 580 m. U kolodvor Plavno dolazi se uskom cestom koja se odvaja nekoliko kilometara od Knina sa državne ceste D1. Nakon 20-tak minuta vožnje po uskoj i zavojoitoj cesti dolazi se do naselja Bender i putokaza koji nam pokazuje uski put prema željezničkom kolodvoru. Osobito je nezgodno u zimskim mjesecima kada napada snijeg, a cesta nije očišćena. Kolodvor Plavno nalazi se u 202 km pruge Oštarije - Knin - Split kao međukolodvor između kolodvora Zrmanja - Pađene. Kolodvoru su podređena stajališta Prljevo i Oton, a po obavl-

janju službi kolodvor nije otvoren za prijevoz putnika i robe. Ulaznih signala nema, a za ulazak vlakova u kolodvor mjerodavni su ručni signalni znaci skretničkog osoblja. U kolodvoru dežuraju prometnik vlakova i skretničar u turnusu i to bez sanitarnog čvora i tekuće vode. Kao privremeno rješenje služi kemijski WC i aparat za pitku vodu. Nedavno je završena obnova i uređenje prometnog ureda, zidovi su obnovljeni i obojani, a na podu su postavljene nove keramičke pločice. Postavljena su i nova PVC vrata i prozori na čekaonicu i prometnom uredu, a sanirana je i nadstrešnica iznad prometnog ureda, tako da voda uslijed kiše više ne ulazi u zgradu. U kolodvoru susrećemo službujućeg prometnika Darka Gluić na zamjeni u kol. Plavno, inače iz Knina. Kolega Darko rođen je 22 svibnja 1970. godine u Drnišu. Osnovnu i srednju stro-

pogađaju izvršnu službu, dakle radnike u neposrednoj proizvodnji, a ništa ili vrlo malo management koji je zadužen da nam svima osigura posao i budućnost tvrtke. Oženjen je suprugom Boženom, i sa kćerkom Marijom (24), i sinovima Milom (21) i Antonom (17) živi u obiteljskom stanu u Kninu. Slobodno vrijeme provodi u rodnom Žitniću, a u zimskim mjesecima aktivno se bavi lovom u lovačkom društvu "Dinara" iz Knina.



ULAZNIH SIGNALA NEMA, A ZA
ULAZAK VLAKOVA U KOLODVOR
MJERODAVNI SU RUČNI
SIGNALNI ZNACI SKRETNIČKOG
OSOBLJA. U KOLODVORU
DEŽURAJU PROMETNIK VLAKOVA
I SKRETNIČAR U TURNUSU I
TO BEZ SANITARNOG ČVORA I
TEKUĆE VODE. KAO PRIVREMENO
RJEŠENJE SLUŽI KEMIJSKI WC I
APARAT ZA PITKU VODU.



PUSA SVIMA

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Danijel Rendulić

S JEDNE STRANE IZ
ŽELJEZNIČKOG SUSTAVA
JE „RESTRUKTURIRANO
5500 PRIMJERAKA RADNE
SNAGE“, A KAO DA SE RADI O
PRIVATNOM PODUZEĆU MALO
SE I ZAPOŠLJAVAЛО. KAD SE
VEĆ MOŽE, U DOBROJ VJERI,
RED JE DA SE POMOGNE
PRIJATELJIMA, ROĐACIMA,
VJENČANOJ KUMI, KOLEGAMA
KOJE STRANKA PREPORUČI...
A LJUDI, DA NE DOLAZE
BADAVA, TREBA IM IZMISLITI
KAKVO RADNO MJESTO,
DODIJELITI DOBRU PLAĆU S PET
ZNAMENKI...



Kada se na portalu HŽ Infrastrukture prije kakvih mjesec dana pojavile pjesma Augusta Šenoe dosta ljudi je pomislio kako se radi o nekakvom virusu ili upadu u sistem. Bila je tu još pokoja nesuvislost, ali vrhunac svega bilo je oproštajno pismo Uprave HŽ Infrastrukture.

Trla babalan... „i na kraju u tom kolopletu emocija, odlazimo puna srca. Bilo je fantastično raditi s vama. Do sljedeće prilike kada ćemo opet zajedno pomicati planine Vaši Željko, Ivan i Renata (priopćenje Uprave HŽ Infrastrukture nakon smjene objavljen na portalu 30. svibnja 2016.). Ili drugi primjer: „Iznimno smo zadovoljni postignućima.... bla, bla....oni su rezultat rada svih zaposlenika i stoga svima upućujem čestitke.“ (izjava Željka Kopčića objavljena na portalu 6. svibnja 2016.).

U posljednje vrijeme na portalu HŽ Infrastrukture i u „Željezničaru“ pojavljuju se, recimo to jasno, debilni tekstovi. I fotografije i tekstovi potpisani su sa Korporativne komunikacije. Tko se iza toga krije? Da li kakva ravnateljica, savjetnica ili je to team work? No otkuda, na kraju dvije godine putovanja s ovom upravom, tolika zahvalnost radnicima? Do sada su željezničari bili neradnici, lopovi, lijeni seljaci i loši đaci... i kao takvi, tokom posljednje četiri godine, dobili su po leđima kao nitko dosada. Ili što bi na ovakav izljev poštovanja i nježnosti reklo deset bez veze otpuštenih radnika HŽ Nekretnina? Valjda bi se zbljuvali.

No trendovi su se promijenili jer dok su onaj nesposobnjaković Peričić i

njegova ekipa na kraju 2013. godine bili 838 milijuna kuna u minusu, ove godine HŽ infrastruktura je ostvarila dobit od 60,6 milijuna kuna. Uz to, (...) ovo morate pročitati: „u 2015. premašen je plan obnovljenih kilometara pruge, odnosno obnovljeno je 26 kilometara pruga više nego što je planirano.“). Svaka čast onome tko je to napisao, pošto 2015. kada se sve zbroji, nije obnovljeno (ukupno) 26 kilometara pruga. Ove godine, osim radova na dovršenju remonta od Moravica do Ogulina, započetog za Peričeve vlade, ne radi se ama baš ništa, nula. Jedino se trava kosi i mlati prazna slama!!! A, love ima...

Opet, koji gazda ne bi bio zadovoljan kada mu kronični gubitaš, u proračun uplati 36 milijuna kuna. Tu je još i najveći projekt u Hrvatskoj financiran sredstvima fondove Europske Unije. I tko će mijenjati takvu upravu koja je poduzećem upravljala kao da je njihova privatna?

S jedne strane iz željezničkog sustava je „restrukturirano 5500 primjeraka radne snage“, a kao da se radi o privatnom poduzeću malo se i zapošljavalо. Kad se već može, u dobroj vjeri, red je da se pomogne prijateljima, rođacima, vjenčanoj kumi, kolegama koje stranka preporuči... A ljudi, da ne dolaze badava, treba im izmislići kakvo radno mjesto, dodijeliti dobru plaću s pet znamenki... I da ne bi zvučalo grubo, sada svatko u novim uvjetima, živi sa svojim problemima, a po prirodi stvari oni koji imaju dobre plaće trebaju se brinuti za svoju poziciju. To je jednostavno

tako otkako je demokracije u Hrvata.

Bilo bi najpoštenije da čovjek do kraja ostane ono što zapravo i jest, a ne baljezgati o kolopletu emocija i pomicanju planina. Osobno ni u najluđem snu ne mogu zamisliti Ivana Vukovića u kolopletu emocija. Kako to uopće izgleda? Ili da Željko Kopčić pomiče planine? Direktorica HŽ Infrastrukture hrabro se nametnula kao prvo ime ove uprave i na svoja leđa preuzeila praktički svu odgovornost. I zbog toga, unatoč finansijskim vještinama, finalizaciji natječajnog postupka za dobivanje sredstava iz Fonda Europske Unije za gradnju pruge Dugo Selo Križevci, ulasku u detalje različitih finansijskih petljanija, ona će ipak ostati zapamćena po drugim stvarima. S jedne strane to su manje ozbiljne stvari. Pomalo i bizarne kao primjerice divljanje na portama u pokušaju da se spriječi kašnjenje radnika u dolasku natrag na posao nakon pauze. Zatim povjesno ukidanje kićenja božićne jelke u poslovnim prostorima. A ono što će je puno ozbiljnije i što će se trajno pamtitи su nikome razumljivi otkazi deseterici radnika HŽ Nekretnina.

„I zbog toga dragi šljakeri

zbogom (ili doviđenja), mi jednostavno nismo isto i tko vas šljivi.“ - to bi bio pošten ili razumljiv pozdrav, ako se već pozdravljeni mora.



ŽELJEZNICA I FILM

Subversive Film Festival 2016 (02.05.-16.05.2016.)

PIŠE: Robert Jukić
FOTO: Robert Jukić

zabranjena zona zbog zračenja nakon havarije nuklearne elektrane, takvi prostori nalaze se u čitavom svijetu. Prikazani su i napušteni željeznički kolodvori kao i devastirane željezničke pruge kojima više ne voze vlakovi. Malo je potrebno da priroda od čovjeka preuzme prostor i vrati ga prvotnim formama.

U Zagrebu je u svibnju već deveti put održan Subversive Festival koji okuplja više od stotinjak intelektualaca, znanstvenika, umjetnika i aktivista, a uz razmišljanja i diskusije prikazano je pedesetak filmova pod zajedničkom temom politike prijateljstva. Tako se u petnaest dana govorilo o novim ekonomskim modelima, sindikalnoj politici, problemima energetskog sistema i hrane te zelenoj ekonomiji. Raspravljalo se o odnosu ideologije znanstveno-tehničkog napretka, ekonomije ljudskog kapitala i etike milosrda, te o problemima izbjeglica i migranata i međunarodnog terorizma. Filmski, konferencijski i forumski program odvijao se u kinima Europa i Tuškanac te MM centru.

Filmski festival održan je od 8. do 15. svibnja, prikazano je pedetak filmova te su dodijeljene nagrade Wild Dreamer za najboljiigrani, dokumentarni i kratkometražni film.

Najboljim kratkometražnim filmom proglašen je dokumentarno-eksperimentalni esej 'Lampedusa' (2015.) Philipa Cartellija & Mariangele Ciccarello koji koristeći HD i Super-8



POLJSKA 2016. u posjetu prijateljima

PIŠE: Branko Bašić
FOTO: SPVH

KAKO SMO GRABILI KILOMETRE
PREMA KUĆI, SLAGALI SMO
DOJMOVE SRETNI ZBOG DIVNIH
LJUDI KOJE SMO UPOZNALI,
ALI POMALO I TUŽNI ŠTO SE
RASTAJEMO.



U dobrom raspoloženju sastali smo se na Zagreb Gl. kolodvoru, neki sa iskustvom a neki prvi put u pohodu na Poljsku. Predvođeni našim predsjednikom Markom Gašparom koji je odradio logistiku, krenuli smo na put dug oko 1400 km.

Put bi možda i bio naporan da naša mala ekipica nije brzo našla način kako to izbjegći: redom šale redom pjesme.

Prolazeći vlakom kroz usputne velike kolodvore javila nam se ista misao "Zašto ovako nije i kod nas?" Veliki prostori čistih linija s brojem vlakova koje mi možemo sanjati, brzinama koje su, nama se čini, u rangu Zvjezdanih Staza stigli smo u Varšavu. Dočekani smo od domaćina, koji nas sljedećih dana neće ispuštati iz vida u njihovim sindikalnim prostorijama i tako je započela je naša avantura u Poljskoj.

Nakon nekoliko sati vlakom stigli smo u Swiebodzin gdje nas je veseli odbor za doček odveo u naselje Kormoran u blizinu mjesta Niesulice, koje će nam biti baza nekoliko sljedećih dana. Uz prevoditelja i u društvu domaćina sljedećih dana smo bili u obilasku raznih zanimljivosti koje ta regija pruža. Tako smo posjetili podrume i vinograde dvorca Mierzecin gdje

smo kušali njihova vina. Posjet zaroobljeničkom kampu Stalag3 koji je svjetsku slavu stekao zahvaljujući Hollywoodskoj mašineriji, nas je podjednako oduševio. Ta dosljednost i upornost, vječita želja za slobodom koja je te časnike i vojnike iznova i iznova tjerala da pokušaju pobjeći nikoga nije ostavila ravnodušnim. Ništa manje zanimljiv nije bio ni posjet dvorcu nad gradom Zagani (Sagani) i crkvici Sv. Križa iz 13. stoljeća. Priča koja prati nastanak parka Muskau je priča o jednom ekscentriku zaljubljenom u sam život, ali i u mnogobrojne žene. Hermann von Pückler svoje životno djelo kao pejzažnog arhitekta ostvario je baš kroz park Muskau koji leži jednim djelom na njemačkom teritoriju, a jednim djelom na poljskom.

Kako svaki željezničar, gdje god krenuo, u duši ipak ostaje željezničar, posjet postavnici u Czerwienšku gdje je šef kolodvora upravo naša domaćica, bio je šlag na torti. Pri povratku s jednog od tih naših lutanja zastali smo kraj kipa Isusa Krista baš u Swiebodzinu koji je veći čak i od onog u Riu. Kip je visok gotovo 36 metara s rasponom ruku od 24 metra, a težak je gotovo 363 tone.

Naše skitnje su bile gotove i mi smo se psiho-fizički počeli spremati za sportske igre, tako da smo pojačali doze smijeha i pjesme nabijajući kondiciju pod strogim nadzorom našeg selektora. Boje Hrvatske obranili smo časno, ponijevši kući dva pehara. Jedan za 2. mjesto u potezanju konopa i jedan za 3. mjesto u bacanju papuče. Sve to smo postigli uz svesrdno glasno i iskreno navijanje naših domaćina.

Posljednja, galavečera je protekla u odličnom raspoloženju pa nam ni kiša to nije uspjela pokvariti. Na emotivnom rastanku bezbroj puta se čulo "Hvala" i "Dzieki" ... "Vidimo se u Rovinju".

I onda teška srca prema Zagrebu. Kako smo grabili kilometre prema kući, slagali smo dojmove sretni zbog divnih ljudi koje smo upoznali, ali pomalo i tužni što se rastajemo. Da se prenese bar mali dio tih šala i te atmosfere tri broja našeg lista ne bi bila dovoljna. A ionako najljepše uspomene obično nisu na fotografijama i u pričama i srećom ne podliježu carinama i kontrolama i mi se nadamo da će iz Rovinja naši poljski prijatelji ponijeti baš takve kao što smo ponijeli i mi!





DAO BOG DURANJA. SVIMA NAMA.

Mirko Leš, prometnik vlakova u kolodvoru Nova Kapela-Batrini

PIŠE: Branko Cindrić
FOTO: Branko Cindrić

„KUD ĆEŠ MENE OVAKO STAROG. IMAŠ TAMO MLAĐIH, LJEPŠIH.



BROJ 53 LIPANJ 2016.

„Kud ćeš mene ovako starog. Imaš tamo mlađih, ljepših. Ja ti samo vremenski duže pamtim, pa ti mogu više kukat.“

Ovako je na zamolbu da kaže nekoliko riječi o sebi za list „Na Peronu“, onako „na prvu“, odgovorio Mirko. Kako se znamo više od trideset godina, brzo sam ga uvjerio da je on upravo sad u najboljim godinama i da u boljim sigurno neće biti, te da oni mlađi mogu pričekati ako ne slijedeći godinu, onda makar slijedeći broj našeg lista.

Mirko Leš je prometnik vlakova u kolodvoru Nova Kapela - Batrini, rođen je 21. lipnja 1962. godine u Požegi, živi u Batrini, oženjen je, otac troje djece. Svoj rad na željeznicu Mirko je započeo u kolovozu 1984. godine, nakon završenog tečaja za prometno - transportnog radnika, koji je bio organiziran jer je nedostajalo radnika na radnim mjestima kočničar, skretničar i manevrist. Slijedeće godine je organiziran tečaj za radna mjesta konduktor i vlakovođa koji je Mirko također završio, te od 1985. godine radi kao vozni vlakovođa na radnim vlakovima, a nakon rata na radnom mjestu konduktor.

„Naročito su mi u sjećanju ostali radni vlakovi koje sam pratio i kao kočničar i kao vlakovođa na ovom našem području, do Novske i do Vinkovaca. Radni vlak od Slavonskog Broda do Novske, koji je iz Broda polazio oko 20 sati je u usputnim kolodvorima imao cijelu noć posla da nam je znala isteći smjena (dvanaest sati) prije dolaska u Novsku. Koliko se tada vagona postavljalo na manipulativne kolosijke po kolodvorima, sve su firme koristile željeznicu. A danas? Nit firmi nit vlakova.“

Nema vlakova i evo tebe za prometnika?

„Školu za prometnika sam završio 2000. godine. Tada sam

radio u kolodvoru Slavonski Šamac kao popisni vlakovođa gdje je bilo naporno putovati na posao i s posla. U dnevnu smjenu sam polazio iz Kapele u dva sata u noći. Nakon rođenja trećeg djeteta sam koristio šest mjeseci porodiljni dopust umjesto supruge, samo da ne moram putovati. Kao prometnik sam počeo raditi u kolodvoru Oriovac 2002. godine. Eto me sad ovdje, u Novoj Kapeli - Batrini. Nemam ti ja primjedbi na svoj posao, ovo je sad mila majka nakon svega prođenog. Dobro bi bilo da je više vlakova, ali može se i ovako.“

Čime se baviš u slobodno vrijeme?
„Nedavno sam kupio staru

kuću u susjednom selu koja je pravljena 1893. godine, kuća na žmuriće (drvene grede u zidovima kuće). To sada obnavljam, restauriram, od temelja na dalje, da sve bude u izvornom obliku. Poslije ću interijer isto tako uređivati, pa ako imaš kakvu starinu, dobro bi mi došla.“

Imaš li kakvu poruku za kraj? Znaš da će ovo dosta radnika pročitati.

„Imam. Dao Bog duranja. Svima nama.“
A tebi Mirko, osim duranja, kada 21. lipnja počne ljeto, želim sretan rodendan.

(durati - trajati, podnosići, izdržati, njem. Dauern - trajati)



BROJ 53 LIPANJ 2016.

ZAPEČAĆENI PEČAT

u skretanje by nenad katanich



JEDNO OD NAJMUČNIJIH
ISKUSTAVA SVAKOG
MUŠKARCA PRIGODOM
BRIJANJA JE KADA SE POSJEĆE.
ITO DUBOKO.
TO SE OBICIĆNO DEŠAVA KADA
SMO MAMURNI, NERVOZNI ILI
PAK POSPANI. KOD MENE JE
DUBOKU POSJEKOTINU
IZAZVALO IZNENAĐENJE.



Eh muka ježeva. Jedna od najgorih stvari je ujutro kada ideš na posao, obriješ se i capneš. A treba obući i bijelu košulju. S kravatom. Ne postoji način da je ne zakrvariš. Što naravno uzrokuje presvlačenje i kašnjenje na posao.

Neki su to jednostavno riješili da ne nose kravatu i ne briju se. Ali eto, ja spadam u onu generaciju ili preciznije kategoriju željoša koji ne mogu nositi uniformu neuredni i bez kravate, pa tko mi je kriv.

Što je dovelo do toga da sam morao ujutro, pred svanuće lijepiti lice flasterima? Mamurluk

? Nespretnost? Bunovnost? Ništa od toga. Naime po dobrom starom običaju, ujutro prije polaska na posao brijem se i slušam prve jutarnje vijesti na radiju. Rutina. Gdje je bilo ovo, što je radio ovaj ili onaj „crna kronika“ proteklu noć, vremenska prognoza. Ona mi je važna da vidim što će od „dodatne opreme“ ponijeti na posao.

Ali pošto nije baš za vjerovati radijskoj prognozi, za svaki slučaj imam na poslu „dodatne opreme“ u ormaru da me ne iznenadi. Oprostite, raspisah se a ne o onom što sam mislio. Dakle, tako letargično slušam vijesti i kad odjednom, za obične ljude nevažno, zapne mi za uho vijest da vlada ukida pečate.

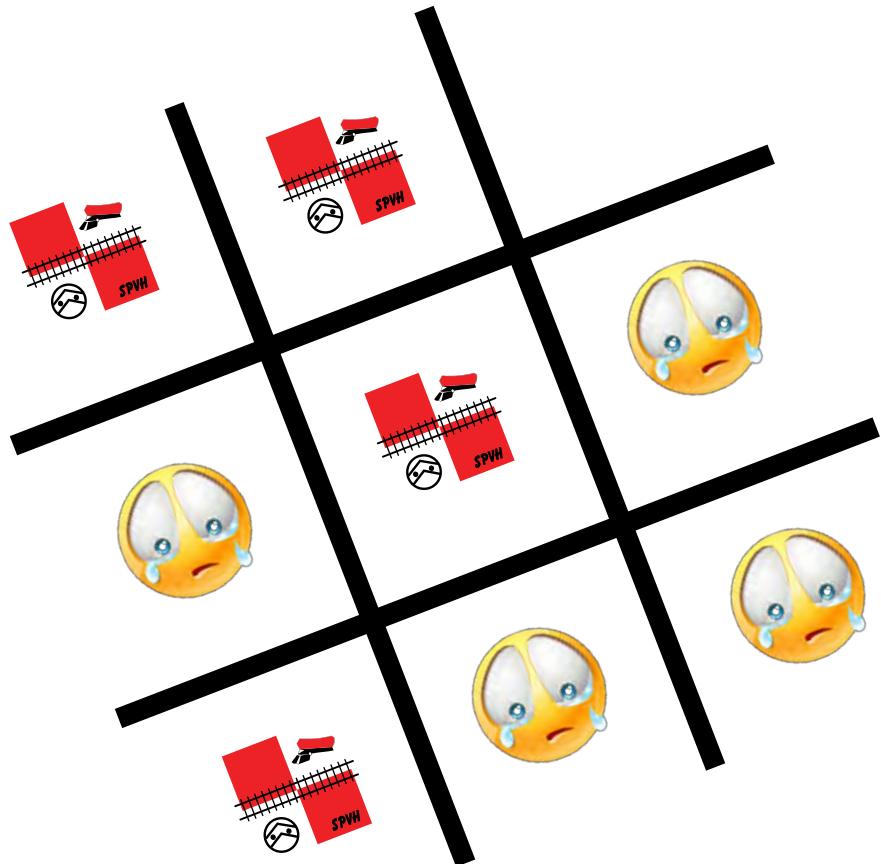
Ne mogu reći da me je to šokiralo, prije iznenadilo. Toliko da sam se trznuo i ozbiljno posjekao po licu. Da se razumijemo, nije to ništa

neobično. Već godinama idem npr. u banku i ni p od pečata. Ali kako će to funkcionirati na željeznici?

Nalozi? Putni Listovi? Nalozi za službeno putovanje? Vozni redovi?

Toliko toga su nam uzeli sa željeznice, što predstavlja željeznički identitet. A tek pečat? Sjetim se starih kasa kod šefova kolodvora koji su pod ključem čuvali pečate. Kako one gumene, tako i one starije, mesingane, za utiskivanje voska za pečaćenje. Ili pak, one željezne za svakodnevno pečaćenje korica knjiga i raznih tiskanica. Koliko je taj pečat službeniku davao na važnosti. Čak i skretničar. Kada bi sjeo za svoj stol, uzeo jastučić s tintom, željezni pečat i hrpu listica za vagone, nekom neukom bi mogao djelovati u najmanju ruku kao državni službenik, neki općinski referent. Koliko sam samo platio djeci sladoleda da ispečatiraju tiskanice umjesto mene, jer je, naravno, kao najmlađem prometniku, to meni bio zadatak. A o plavim prstima i košulji koji se nisu dali oprati da i ne govorimo. Ali kako bilo da bilo neumitno je da svijet ide dalje i da se i mi na željeznici, htjeli to ili ne, moramo prilagođavati. Tako se prisjetim raznih „tumača propisa“ iz prošlog režima, koji su protumačili da se nalozi strojovodni ne mogu davati dispečerskom radio vezom, koja je tada bila izgrađena iz razloga jer „nema žicu“ i samom tim nije pouzdana. Mislim da, na žalost, ti tumači propisa sada nisu živi pa da vide 2G, 3G, 4G bežične mreže i što se sve preko njih čini.

Ili neke druge stvari koje su nekad bile nezamislive sada su normalne. Kako bilo, ja ču dogo imati flaster na licu kako podsjetnik da to što želim biti uredan i primjeran službenik, ne isplati se uvjek. Ali to je posljedica što volim i poštujem željeznicu i tu si ne mogu pomoći. Sa ili bez pečata.



TI SI NA POTEZU



ZAŠTITA RADNIKA OD JEDNOSTRANOG PROGLAŠENJA TEHNOLOŠKIM VIŠKOM.
PRIDRUŽI NAM SE. POSTANI ČLAN SPVH, NAJBROJNIJEG SINDIKATA HŽ INFRASTRUKTURE.
UČLANI SE JOŠ DANAS - DAJ GLAS ZA PRAVU STVAR!