

BUDI
PROMJENA KOJU
ŽELIŠ VIDJETI U
SVIJETU

NA PERONU



VIJESTI SINDIKATA PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE

6

PROTIV TRULIH
KOMPROMISA

12

CAR JE GOL

14

TREBA BIRATI
NAJBOLJE

27

MOŽE LI
GORE





foto: Josip Tirić



Kolodvor Rijeka



MOŽE LI SE VIŠE POŽUTJETI?

Za uvod citiramo nedavnu najavu iz središnjeg dnevnika HRT-a: **Sindikati javnih službi objavili: Plaće za više od 250.000 državnik službenika i namještenika rastu od 1. travnja za 3 posto.**

Od prvog travnja 2017. dogovoreno je da raste osnovica plaća za tri posto, te za još toliko od 1. studenog 2017., potpisivanje se najavljuje za ponedjeljak, 12. prosinca 2016.

Za one koji sporo pamte i brzo zaboravljaju, a i za sve nas koji smo razočarani količinom arogancije izrečenom uz nedavno potpisivanje novog KU za HŽ Infru podsjećamo da su dva žuta sindikata (sami su to istaknuli kroz svoj logo - dobar dio je obojen žuto)

samozvani preuzimači odgovornosti „odgovorno“ potpisali ne da neće biti rasta plaća za radnike HŽ Infre, nego suprotno da se u ime radnika odriču regresa, božićnice, dva dana godišnjega, prijevoza za prosinac...

Uz to slijedi nam i redizajn opisa poslova za jedno od najodgovornijih radnih mjeseta s namjerom da se stvore uvjeti da prometnik vlakova može po potrebi raditi i kao skretničar ili i nešto drugo...

Upitno je i silovanje koje je provodila uprava HŽ Infre tijekom pregovora, jer sad sve više postaje jasno da nije imala nikakav pritisak da to čini svojim radnicima. Potpomognuti žutim sindikatima uspjeli su provesti sramotan naum...

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

Naslovница
Jasenka Marić, prometnica vl. Zagreb GK

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

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

ANALIZA ŠTETE UČINJENE NOVIM KU I POZIV NA DALJNJE AKTIVNOSTI



PIŠE: SPVH
FOTO: SPVH

„Nema ništa tako zastrašujuće kao što je neznanje u akciji.“

Konačnim uvidom u napokon dostupan novi KU HŽ Infrastrukture d.o.o. i sami možete svjedočiti razmjerima štetnih odredbi koje su u njega ugradili čelnici SŽH i SIHŽ. Radnici HŽ Infra su dovedeni u nikad lošiji položaj u posljednjih 10 godina zahvaljujući isključivo neznanju i nesposobnosti sindikalnih lidera koji su potpisali ovakav KU. To im je omogućeno isključivo iz jednog razloga - navedena dva sindikata po zadnjem službenom izvješću u svom članstvu imaju točno 54 % sindikalno organiziranih radnika (SŽH 25,62% SIHŽ 28,38%). U ovoj „kriminalnoj aktivnosti“ (jer potpisivanje ovakvog KU bi se vrlo lako moglo nazvati kriminalom) ljestve im je držao marginalni SHŽ koji okuplja samo 4,19% sindikalno organiziranih radnika. Udrženi, uspjeli su u jednom

trenutku kolektivnih pregovora zaobići SPVH koji sam okuplja 39,70% sindikalno organiziranih radnika. Rezultat imamo ovakav kakav imamo. Nema ništa loše niti negativno u udruživanju sindikata, kao niti u njihovoj međusobnoj suradnji. Naprotiv, onaje vrlo poželjni pogotovo u kolektivnim pregovorima kada je potrebno učiniti sve kako bi radnička prava bila što kvalitetnija i čvršća. Radnici im upravo s tim ciljem daju podršku kroz članstvo u sindikatu. S ciljem potpisivanja kvalitetnog KU koji će radniku osigurati pristojnu plaću i sigurnost radnog mesta.

Sada se postavljaju sljedeća pitanja:

1. Jesu li radnici HŽ Infrastrukture dobili dobar KU u odnosu na KU koji smo imali do sada?
2. Jesu li zaštićeni od gubitka svog radnog mesta?
3. Jesu li sindikalni lideri, i oni koji su potpisali KU opravdali

ukazano im povjerenje?

Ako je Vaš odgovor na bilo koje od ovih pitanja „DA“ zahvaljujemo Vam se na vremenu koje ste odvojili da ovo pročitate i ostavljamo Vas da uživate u blagodatima novog KU.

Ako je Vaš odgovor na ova pitanja „NE“ onda dijelite naše stavove i nastavite čitati.

Evidentno je da novi KU izrazito loš i poguban za radnike HŽI. Činjenica je da su čelnici sindikata koji su potpisali KU izigrali Vaše povjerenje i podršku. Iako ste im svojom podrškom osigurali zakonsku većinu da mogu sami dogоворити dobar i kvalitetan KU, pa čak i da su imali dobre namjere isto nisu znali učiniti. Činjenicu da su u većini iskoristili su samo da zaobiđu SPVH i onemoguće nam da svoje ideje

ugradimo u novi KU. Najgore od svega je da su imali, možda kao nikada do sada, na raspolaganju sve radnike HŽ Infrastrukture potpuno spremne da se štrajkom izbore za svoja prava. Članovi SPVH su svoju spremnost javno pokazali na prosvjedu kojeg smo organizirali. Siguran sam da ste i VI, članovi tih sindikata bili spremni žestoko se boriti za svoja prava. Sve su nam to svojim neznanjem i svojim potpisom na novi KU onemogućili. Tako da je njihova priča o zajedništvu i suradnji na žalost samo prazna priča. Jer kako sam već rekao, za ovaj KU bili su se spremni boriti svi radnici HŽI zajedno. Jedinstvena prilika propuštena je isključivo zbog neznanja - ne članova sindikata nego nekolicine sindikalnih čelnika s imenom i prezimenom. I odgovornost je samo njihova. A posljedice snosimo svi.

Mi u SPVH bili smo svjesni činjenice da pregovaramo o novom KU u vremenu kada poslodavac najavljuje donošenje novog pravilnika o organizaciji i sistematizaciji, i smatrali smo nužnim u KU ugraditi odredbu koja će zaštiti radnike od jednostranog otkazivanja

ugovora o radu.

Također, znali smo svi za najavu smanjenja broja izvršitelja na pojedinim radnim mjestima u dane kada se smanjuje obim posla (vikend), kao i najavu uvođenja prekida na pojedinim radnim mjestima u kolodvorima u kojima radi više izvršitelja na istom radnom mjestu. Jedini smo inzistirali na uvođenju instituta najniže zajamčene plaće na svakom radnom mjestu, koja bi iznosila prosječno isplaćenu plaću na tom radnom mjestu umanjenu za 10% što bi skoro potpuno amortiziralo negativne učinke na plaću radnika, a koje izaziva uvođenje prekida. Sve to je lako provjerljivo iz zapisnika sa kolektivnih pregovora koji će također biti uskoro javno dostupni.

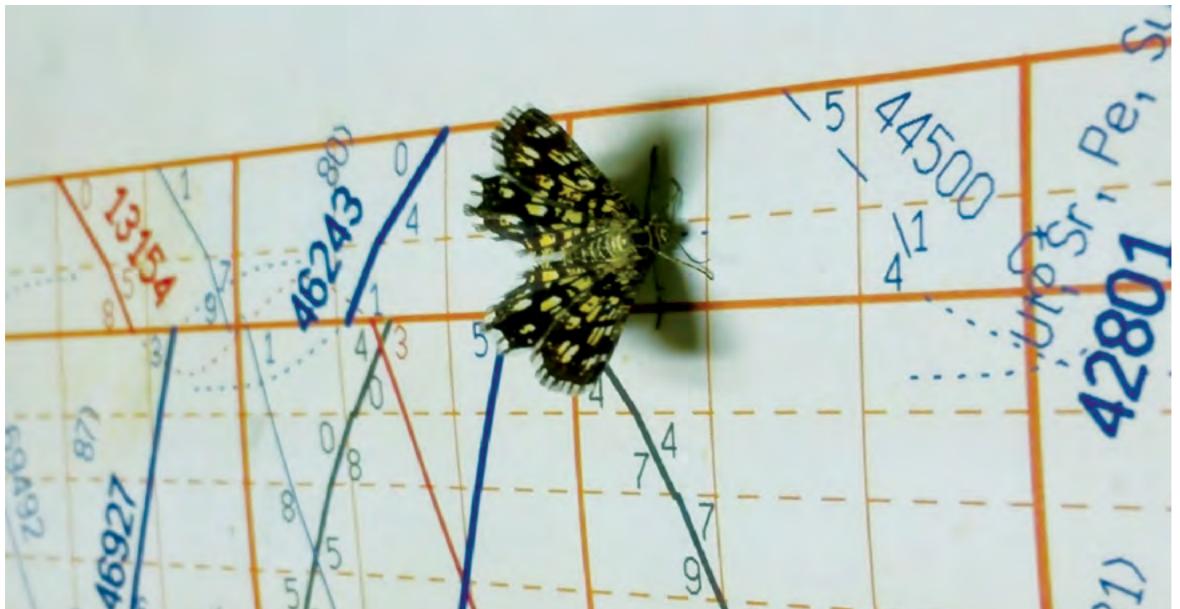
da odmah možemo krenuti u akciju. Postoji izreka koja kaže: „Kada me prvi put prevariš ti si kriv. Kada me drugi put prevariš, sam sam kriv.“ Nemojte si dozvoliti da budete sami krivi. Ovo se može popraviti i može biti puno, puno bolje. Dovoljno je da se prisjetite kako je izgledao prošli KU u čijem dogovaranju i potpisivanju je sudjelovalo SPVH, u odnosu na ovaj gdje su nas zaobišli. Pametnome dosta!

**DONESITE OLUKU
ODMAH I PRIDRUŽITE
SE SINDIKATU
PROMETNIKA VLAKOVA
HRVATSKE VEĆ DANAS!**

**NE DOZVOLITE DA
O VAŠIM PRAVIMA
PREGOVARAJU ONI
KOJI SU DOKAZALI
NESPOSOBNOST!**



PROTIV TRULIH KOMPROMISA



PIŠE: SPVH
FOTO: Darko Čivrag

Jednom mi je nekadašnji direktor HŽ-a rekao „Željezница je kompleksan, a ne kompliciran sustav. Ljudi ju čine kompliciranim.“

Drugi jedan direktor u HŽ-u je znao reći „Svi mi težimo napretku na poslovnoj ljestvici sve dok ne dobijemo mjesto za koje više nismo dovoljno stručni i sposobni. Tada se grčevito trudimo zadržati na tom mjestu.“ Ove dvije izjave na najbolji mogući način opisuju zadnju situaciju s potpisivanjem Kolektivnog ugovora:

- od jednog kompleksnog zadatka došli smo u nepotrebnu kompliciranu situaciju u kojoj se svatko svrstava prema svojima, a radnici ne vide rezultat s kojim bi bili zadovoljni.
- biti lider znači imati viziju i biti hrabar, ne puštati

da nas struje nose u propast. Oni koji dođu do razine kad više nisu dovoljno stručni počinju se grčevito braniti samo da bi sačuvali svoje dostignute pozicije.

U ovoj napačenoj i uništenoj željeznici jedino što još vrijedi su radnici. Ovaj novi kolektivni ugovor pokazuje da naša Uprava tako ne misli, radnici su joj samo trošak. Inače ne bi bez Sindikata prometnika vlakova Hrvatske ni pokušala s potpisivanjem.

Ovako su mudro izmanipulirali preostala dva sindikata. Mi u SPVH nismo dovoljno stručni za prljave igre, i možda smo previše direktni u svojim izjavama, ali sigurno je jedno: nećemo pristati na kompromis na štetu radnika, a onda tvrditi kako je ovo dobar kolektivni ugovor samo zato da bi zadržali pozicije. Jer što će

nam pozicije sindikalnih lidera, ako više neće biti radnika u HŽ Infrastrukturi?

Ovo je opasan kolektivni ugovor za budućnost izvršnih radnika prometne djelatnosti, opasan je za sve radnike u HŽ Infri. Zato i obećavamo ovoj i bilo kojoj Upravi koja će doći, da ćemo se žestoko boriti za svakog našeg radnika. Bio u SPVH ili ne.



PRIČA O ODGOVORNOSTI

SŽH je najmanji reprezentativni sindikat u HŽ Cargu kao i u HŽ Infri ali najglasnije drži predavanja o zaštiti prava radnika. Ovih dana „kite“ oglasne ploče uobičajeno na neargumentiran način prodajući priču o odgovornosti. Istine radi pogledajmo koje su sve ispite sindikalne odgovornosti polagali:

Jedan ispit o zaštiti prava radnika pali su prije više od 2 godine kada je u HŽ Cargu oko 800 radnika proglašeno viškom i koji su na razne načine završili izvan HŽ Carga a oni koji su imali sreću da ostanu trpjeli su rezultate njihove odgovornosti sa 14 % smanjenom plaćom i na način da jedan radnik obavlja poslove 4-5 radnih mesta koja su ranije bila.

Samo prije par mjeseci slavili su veliku i povjesnu pobjedu u kojoj su na sudu „srušili“ odluku o 202 otkaza u HŽ Cargu, iako se nije radilo o Odluci i listi viška, nego o pravilniku o organizaciji koji je donesen uz savjetovanje s radničkim vijećem čiji su izbori poništeni a prema kojem je sistematizirano 202 radnika manje.

Rezultat povjesne presude je preuzimanje uloge Radničkog vijeće od strane SŽH i partnera SHŽ, SRHŽ uz čije je savjetovanje poslodavac donio novi Pravilnik o organizaciji

kao i Pravilnik o radu i program zbrinjavanja vika radnika, po kojem je sad 206 radnika višak a o čemu se do sada na poznatim web stranicama, oglasnim pločama i ekstra vijestima.

Da istini je teško pogledati u oči i reći da je poslodavac u HŽ Cargu uz savjetovanje sa glavnim radničkim vijećem na čijem je čelu SŽH i njegov dopredsjednik za HŽ Cargo donio novi Pravilnik o organizaciji i po programu zbrinjavanja radnika utvrdio listu konačnog tehnološkog viška, te je obavijestio radnike da se nalaze na konačnoj listi tehnološkog viška i izjasne o načinu zbrinjavanja..

SŽH je i u HŽ Cargu bio spreman preuzeti odgovornost i to evo već drugi put, samo nitko ne zna na koji način se ogleda njihova odgovornost. Spasi nas, Bože, odluka i odgovornosti SŽH. Njihovo preuzimanje odgovornosti bi vrlo brzo moglo doći na vidjelo u HŽ Infri, jer novi Pravilnik o organizaciji već kuca na vrata. Oni su spremni preuzeti odgovornost, a radnici su DOMA.

Isti ti reprezentativni borci dozvolili su da se iz civilstva primaju desetci konduktora u HŽ PP pored njihovih članova radnika Carga koji su kao višak raspoređeni u Željeznički fond s namjerom da se u slučaju potrebe

zaposle ili rasporede nazad u neko željezničko društvo, a koji su radili kao konduktori i poslije kao vlakovođe ali se nisu uspjeli rasporediti za konduktore. Za ne povjerovati! Ti isti radnici su dali otkaz, izašli iz željezničkog fonda prekvalificirali se za strojovode i sada voze vlakove kod drugih operatera i lagano potrube svojim kolegama koji žalosni gledaju kako im posao preuzimaju drugi operateri. Oni su bili i ostali dobri, vrijedni i pošteni radnici a njihovim predstavnicima je nastupila zastara za preuzetu odgovornost.

Prvi ispit pali su u RVR-u. RVR je kao bivša tvrtka kćer HŽ-a 2007. krenula u proces privatizacije, pri čemu su radnici obmanuti od poslovodstva, ali i od vodstva odgovornih sindikata da će im tvrtka otplaćivati veći dio kredita koji uzmu za otkup udjela. Mnogi su nasjeli i zadužili se, a sada ne mogu sastaviti kraj s krajem. Lako bi ovdje ispričali priču o Tersus eko, o Agitu, o PG-u. U svim ovim tvrtkama spomenuti su preuzeli odgovornost za dobrobit radnika.

Ima li zastare za preuzetu odgovornost?

Koliko brzo radnici zaboravljaju?

NOVI KOLEKTIVNI UGOVOR

Tko je pobijedio?



PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Pregovori vezani uz potpisivanje kolektivnog ugovora u HŽ Infrastrukturi nisu bili obećavajući. S jedne strane stajali su razjedinjeni sindikati, a s druge strane upravljački kader iz vremena SDP-a. Pomaka jednostavno nije bilo. Ipak u konačnici, u zadnji tren, dogodio se obrat i Kolektivni ugovor je potписан. Tko je pobijednik, a tko gubitnik te zašto je sporazum potpisani praktički preko noći? Pobjedu su proglašili Sindikat željezničara Hrvatske i Sindikat Infrastrukture HŽ. Kratkim priopćenjima na Portalu, managment zapravo ništa nije izjavio, a iz toga se ipak može isčitati određena doza nezadovoljstva i frustracije. Sindikat prometnika vlakova nije potpisnik kolektivnog ugovora i izrazito je nezadovoljan sporazumom.

Posljednjih pet godina na željeznicu možemo promatrati kroz nekoliko intervala. Prvi je činila Uprava SDP-a sastavljena od iskusnih željezničara, a proces restrukturiranja odvijao se u pravcu ulaganja te smanjivanju broja zaposlenih u cijelokupnom željezničkom sustavu. Smjena Slavka Linića, zagovornika ulaganja u željeznicu, značila je i vrlo brzu smjenu kompletne uprave HŽ Infrastrukture. Nakon toga čelna mjesta u

poduzeću preuzimaju mladi i poletni SDP-ovi kadrovi bez ikakvog znanja o željeznicama. Zaustavljena su ulaganja u infrastrukturu i nastavljen je trend otpuštanja radnika, prvenstveno u Pružnim građevinama. Otpuštanja u HŽ Infrastrukturi sprečavao je Kolektivni ugovor. Promjenom vlasti na državnoj razini, na željeznicu se ne događaju očekivane kadrovske promjene. Tek je imenovan član Uprave, a u ime poslodavca pregovore su nastavili zaostali kadrovi iz vremena vladavine SDP-a. Niti jedna strana nije imala namjeru popustiti, a vremena je bilo sve manje, pošto je u studenom prestajao vrijediti Kolektivni ugovor.

Ono što je predlagao managment bilo je usmjereni izrazito protiv izvršnih i starijih radnika. Sindikati su bili jedinstveni u tome da se takav prijedlog ne potpisuje, no nije bilo međusobnog dogovora o načinu daljnog djelovanja. Slično kao i u HŽ Putničkom prijevozu, gdje su se sindikati u jednom trenutku udružili protiv objektivno najsnaznijih strojovoda, u HŽ Infrastrukturi su se Sindikat željezničara Hrvatske i Sindikat infrastrukture HŽ ujedinili protiv prometnika. No stvar je s mrtve točke pomaknuo, htjelo se to priznati ili

ne, prosvjed koji je 9. studenog 2016. organizirao SPVH. U crvenim kapama, oboružani transparentima i fučalkama članovi SPVH, njih otprilike 600, ispred upravne grade u Mihanovićevu, pokazali su spremnost da se ide do kraja. Pregovarači s druge strane, nenaviknuti na takve situacije, shvatili su to kao ozbiljnu prijetnju i zaključali su ulaz u zgradu. Prosvjed za 22. studenog najavili su SHŽ i SIHŽ.

Iako su najavljivali kako će zajednički nastupati, SIHŽ i SHŽ izvode manevar i uz prosvjed najavljaju i štrajk što iziskuje postupak mirenja. Prosvjed koji je organizirao SPVH, potakao je vladajuću političku strukturu da situaciju ipak shvati ozbiljno. No u vikend postupku mirenja (18. - 20. studenog) sudjeluju samo SIHŽ i SHŽ, pa je, reći će u kilometarskoj rečenici predstavnik Poslodavca: „Nakon intenzivnih pregovora o novom Kolektivnom ugovoru HŽ Infrastrukture, a tijekom postupka mirenja otvorenim zbog najava industrijskih akcija, postignut je dogovor i potpisani novi Kolektivni ugovor na razdoblje od tri godine s produženom primjenom od šest mjeseci“. Premda to na svom portalu glasnogovornici Poslodavca ne navode (bit će zaboravili su) novi KU je

potpisani 20. studenog 2016.

Tko je zapravo pobijednik?

Pobjedu i to uvjerljivu, prvi su objavili SŽH i SIHŽ jer su: „postigli, odnosno spriječili Poslodavca da ne ukine ili smanji...., a kompromisno rješenje postignuto je po pitanjima...“ te sve to u konačnici znači pobjedu dva ujedinjena sindikata. Ohrabreni pobjom, u novoj akciji traže smjenu Uprave HŽ Carga, pritom zaboravljujući bolnu činjenicu kako su većina od gotovo 6000 otpuštenih željezničara bili njihovi članovi. Ili kako narod kaže: „Kasno Marko na Kosovo stiže“

Poslodavac je, uz zanimljivu frazu: „fleksibilnije poslovanje“, malo toga o potpisnom sporazumu objavio. Par malih fotografija „šljakera“ u „Željezničaru“ i „...moramo više ulagati u modernizaciju cijelokupnog poslovanja.“

Sporazumom je izrazito nezadovoljan SPVH. Iz više tekstova objavljenih na tu temu ovdje bih izdvojio nekoliko rečenica iz teksta Ante Iličića: „Protiv trulih kompromisa“: „U ovoj napačenoj i uništenoj željeznicu jedino što još vrijedi su radnici. Ovaj novi kolektivni ugovor pokazuje da naša Uprava tako ne misli, radnici su joj samo trošak. Inače ne bi bez Sindikata prometnika vlakova Hrvatske ni pokušala s potpisivanjem. Ovako su mudro izmanipulirali preostala dva sindikata. Mi u SPVH nismo dovoljno stručni za prljave igre, i možda smo previše direktni u svojim izjavama, ali sigurno je jedno: nećemo pristati na kompromis na štetu radnika, a onda tvrditi kako je ovo dobar kolektivni ugovor samo zato da bi zadržali pozicije. Ovo je opasan kolektivni ugovor za budućnost izvršnih radnika prometne djelatnosti, opasan je za sve radnike u HŽ Infri.“

Fleksibilnije poslovanje ili poslovno uvjetovani otkaz

Realno, bez pritiska politike, ovaj se sporazum ne bi potpisao. Nakon objektivno neuspjelog restrukturiranja željezničkog sustava, daljnje devastiranje na račun radnika bilo je pretjerano. No to je ono što je „managment“, koji o sustavu bezobrazno malo zna, tražio.

Ovaj sporazum omogućava Poslodavcu „fleksibilnije poslovanje“ ili uručivanje „poslovno uvjetovanih otkaza“ u HŽ Infrastrukturni. Reći ćete pa to je tako svugdje u normalnom svijetu, a i u ostalim željezničkim društvima. Nedvojbeno, to je

činjenica.

Ipak, iz dva razloga, na željeznicu to je veliki problem. S jedne strane kad se radi o državnoj politici protiv toga je teško. Najprije se preko medija pokrene artiljerijska palja i sve bruji o „uhljebima“, parazitima koji dokoličare u palači u centru Zagreba... Nakon toga krene se s restrukturiranjem i u konačnici se legendarni Zoki pohvali s velikim uspjehom u „zbrinjavanju“ željezničara, ne znajući ništa o tome u koliko je mjeri danas taj sustav rasturen. Čini se kako se političko promišljanje danas ipak izmijenilo i to je ono što ohrabruje. Drugi problem leži u saznanju o činjenicida su aktualni vlastodršci u HŽ Infrastrukturni



BOŽIĆ NAM UZELI, ALI TO NIJE SVE!



PIŠE: OGORČENI, TUŽAN I PONIŽENI ČLAN SPVH
FOTO: Dinko Alilović

Slušam ovih dana čega su se kolege iz dva sindikata odrekli u ime i na račun 1700 članova SPVH, ali oni se gle čuda predstavljaju kao spasioci, kao prosvjetitelji koji nama svima hoće reći da su oni napravili najbolje što se u danom trenutku moglo napraviti. Mi obični članovi kada kasnije čitamo razne komentare shvaćamo da je jedini cilj potpisivanja „**Vikend Kolektivnog ugovora**“ bio eliminacija SPVH. Ali oni zaboravljaju da eliminacija Iličića ili Stjepića zapravo znači isključivanje, ponižavanje i neuvažavanje svih 1700 radnika koje oni legitimno

predstavljaju i za čiju su korist u dobroj vjeri pregovarali. Neki dan mi kolega dođe s informacijom da su potpisali **praćenje** u slučaju greške radnika **od jedne godine** (članak 92), iako je to po dosadašnjem KU bilo 60 dana i to nam je svima bilo predugo. Koji će izvršni radnik sada moći godinu dana izdržati, a da ne pogriješi ponovo, nehotice, nenamjerno (čitaj: tko nešto radi, taj i grijesi) i to možda baš 354 dan - 2 dana do isteka praćenja. Možda baš tada zbog prometne gužve ne izgovori fonogram do kraja ili izostavi svoje prezime pa dobije otkaz.

Strašno, sablasno i nedopustivo. Čuli smo da nema božićnice, regresa, a smanjena su i neka druga prava poput prijevoza ili prava za davaoce krvi, a otkaz možemo dobiti bilo kada jer nismo doslovce nikako zaštićeni. Sada nam samo fali da legaliziraju i prekide službe kraće od pet sati pa će naši prometnici i skretničari izgubiti i ono malo dodataka na plaću što im je još preostalo. Osim što su radnicima smanjene i do dvije plaće godišnje (radnik davalac krvi gubi oko 80 plaćenih sati godišnje = 4.000 kn, regres + božićnica = 2.300 kn, dva dana

GO = 800 kn, smanjeni prijevoz = 4.000 kn...), a kolegama kojima su uveli prekid noću (ili će ga uvesti) godišnje je veoma nasilno oduzeto oko 10.000 kn primanja. Umjesto da se svi skupa izborimo za trinaestu plaću radnici će dobivati 11, 10 ili 9 plaća godišnje. Imali smo dobar KU kojega je samo trebalo malo oplemeniti nekim novim elementima kako bi postao još pravedniji i bolji - svima nama na radost uz krajnji cilj - poštivanje našeg rada i dostojanstva.

Suze lijem zbog postupka dva sindikata i zbog svih dobrih stvari kojih su se bez borbe odrekli, a kad političari okolo likuju da BDP raste, da raste već nekoliko kvartala čak do 3%. Neki će državni i javni službenici

dobiti i božićnicu i neko povećanje plaće u narednom razdoblju što je sigurno, a mi radnici HŽ Infrastrukture doma

ćemo za Božić jesti puricu začinjenu gorkim okusom prevare i izdaje. Prometnici i skretničari, dragi, dobri i vrijedni ljudi: gorovite fonogramme u potpunosti i molite Boga da Vam koja riječ ne promakne, jer kad dobijete godinu dana praćenja nema toga radnika koji će taj pritisak izdržati, a da ne zezne bar jednom sljedećih dugih i predugih 365 dana.

A što nam se tiče poduzeća, podaci i statistika neumoljivo

govore da nam u sljedećih pet godina odlazi oko 20% radnika -

što je 1100 radnika u mirovinu, pa u narednih pet godina još

1400, pa će onda otići još 1500 radnika u mirovinu i mi ćemo od sadašnjih 5100 radnika za 15 godina (koje nisu nešto predaleko) ostati sa 1200 „starih“ radnika. Bit svega navedenog je u tome da je starosna struktura zaposlenika u HŽ Infrastrukturi veoma nepovoljna i da smo danas krenuli sa zapošljavanjem i pomlađivanjem kadra bilo bitjesno, a sutra će možda biti i prekasno.

Slijedom svega navedenoga molim članove SPVH da podrže vodstvo SPVH jer je SPVH još jedino preostalo svjetlo na obzoru koje još može stvar pokrenuti i okrenuti prije nego smo svi skupa propali u nepovrat.



CAR JE GOL



PIŠE: Anto Iličić
FOTO: Dražen Košćak

Na fb stranici kolega iz SŽH objavljen je tekst **ZNAMO DA SMO ZAJEDNO JAČI** koji medenim riječima i nevinim konstrukcijama nastavlja zagađivati željeznički prostor u RH.

Suzdržat ću se od komentiranja, pročitajmo te rečenice:

„Kako smo bili u lošoj pregovaračkoj poziciji, odlučili smo organizirati sve aktivnosti da je poboljšamo, te smo informacije javno podijelili na skupovima u Osijeku 03. 11. 2016. i Vinkovcima 04. 11. 2016. godine. Javno smo rekli da ćemo organizirati javni prosvjed

22.11. i najaviti štrajk za 01.12.2016g. Na skupovima su bili prisutni i povjerenici SPVH-a, a nije nam jasno zašto nisu zajedno s nama odlučili organizirati sve aktivnosti.“

Činjenice:

- 29. listopada 2016. sindikatima je uručen Tarifni dio KU od strane poslodavca.
- 31. listopada 2016. pozvali oba sindikata na sastanak koji smo predložili za 2. studenoga 2016. u 10 sati. Nisu ni odgovorili.
- 2. studenoga 2016. u 10 sati nema odgovora SŽH, ni SIHŽ, nitko ne dolazi na sastanak.

• 2. studenoga 2016. u 12 sati započinje hitna sjednica Središnjeg odbora SPVH. Prisutni: Dinko Alilović, Branko Cindrić, Ante Kunčić, Josip Tirić, Srećo Stjepić, Mario Grbešić, Jakov Rašić, Marko Gašpar i moja malenkost. Donosimo odluku o održavanju javnog prosvjeda za 9. studenoga 2016. kojeg ćemo samostalno organizirati, jer SŽH i SIHŽ odbijaju kontakte.

Treba li u opisanim okolnostima na pitanje koje postavlja poznati dobrotvor: **„nije nam jasno zašto nisu zajedno s nama odlučili organizirati sve aktivnosti“** uopće odgovarati?

Dalje u tekstu slijedi još nekoliko rečenica:

„Žao nam je što su kolege iz SPVH-a sami odlučili da neće sudjelovati u postupku mirenja iako smo ih o najavi štrajka obavijestili na zajedničkom sastanku 16. 11. 2016. godine. Mogli su, a nisu. Zašto? Ne znamo! A zajedno smo možda mogli postići više!“

Činjenice:

- 11. studenoga 2016. uputili smo javni poziv kolegama iz SŽH i SIHŽ da se sastanemo 14. studenoga 2016.
- 14. studenoga 2016. pozvani smo na sastanka u SŽH za 16. studenoga 2016.
- 16. studenoga 2016. održava se sastanak SIHŽ, SŽH i SPVH s jednom točkom dnevnog reda:

Mogućnosti zajedničke suradnje.

O mogućnostima i namjerama suradnje dovoljno govori činjenica da su nas tijekom sastanka kolege iz SŽH i SIHŽ izvijestile da su ujutro tog dana pismeno najavili upravi HŽI štrajk za 1. prosinca 2016. Zvuče li jednak i nakon gornjih činjenica rečenice koje su kolege iz SŽH napisali u svom obraćanju željezničarima:

„Žao nam je što su kolege iz SPVH-a sami odlučili da neće sudjelovati u postupku mirenja iako smo ih o najavi štrajka obavijestili na zajedničkom sastanku 16. 11. 2016. godine. Mogli su, a nisu. Zašto? Ne znamo! A zajedno smo možda mogli postići više!“

Slijedeći dio teksta govori o zajedništvu te posebno ističu:

„Mi smatramo da je ovaj Kolektivni ugovor u ovom trenutku najbolje rješenje.“ a završavaju rečenicom: „Žao nam je da to tako ne vidi SPVH.“

- Činjenica je da je HŽI poslovala s dobitkom, a što je javno objavljeno,
- činjenica je da je HŽI objavila da su povećani neto tonski kilometri HŽPP i HŽ Carga,
- činjenica je da državni službenici i namještenici zbog dobrog stanja u gospodarstvu traže povećanje plaće,
- činjenica je da su druga trgovacka društva u državnom vlasništvu potpisala nove kolektivne ugovore bez ikakvih smanjenja,
- činjenica je da je Vlada RH najavila još bolja predviđanja za 2017. i slijedeće godine,

Treba li uz takve činjenice uopće





komentirati rečenicu: „**Mi smatramo da je ovaj Kolektivni ugovor u ovom trenutku najbolje rješenje.**“

Kolege iz SŽH na kraju tog odlomka pokušavaju poentirati konstatacijom: „**Žao nam je da to tako ne vidi SPVH.**“

Prosudite sami gdje je i što je istina.

Najava štrajka i mirenje

Činjenice:

- 16. studenoga 2016. SIHŽ i SIHŽ uručuju nam dopis kojim su najavili štrajk za 1. prosinca 2016.
- 18. studenoga 2016. član uprave gosp. Ivan Kršić obavještava nas da neće doći na sjednicu Predsjedništva SPVH, jer će osobno sudjelovati u postupku mirenja zbog najave štrajka.
- 18. - 20. studenoga 2016.

traje mirenje tijekom kojeg se kolektivno pregovara.

- 20. studenoga 2016. oko 20 sati pojavio se bijeli dim iz Mihanovićeve 12 kao znak da je ispregovaran novi kolektivni ugovor.
- 23. studenoga 2016. u 14:30, tek nakon upornog inzistiranja dobili smo fotokopiju kolektivnog ugovora koji su potpisali dva sindikata i uprava HŽI.

Ni ovdje neću pisati komentar, jer navedeno govori jasno i nedvosmisleno.

Rezime

16. studenoga 2016. godine postao sam svjestan da postoji deal SŽH i SIHŽ s upravom, no zvučalo je nevjerojatno.

18. studenoga 2016. na sjednici Predsjedništva SPVH iznio sam upozorenje da SPVH u ovakvim prilikama ne smije čekati skrštenih ruku, da trebamo spriječiti moguće podjele

radnika na one koji su u štrajku i one koji nisu, te smo donijeli odluku da ćemo 21. studenoga 2016. najaviti štrajk za 1. prosinca 2016. Kako je mirenje bilo u tijeku zamolio sam da se ova najava drži u tajnosti dok ju ne uručimo upravi HŽI.

21. studenoga 2016. nakon objave da je ispregovaran novi kolektivni ugovor bezsmanjenja cijena sata rada i dodataka na plaću zaključujemo da je radnicima izbijen najvažniji razlog za štrajk.

23. studenoga 2016. tražimo od SŽH primjerak novog kolektivnog ugovora koji su potpisali. Tvrde da imaju samo svoj primjerak. SIHŽ se ni ne javlja na pozive.

23. studenoga 2016. u 13 sati tražimo od člana uprave da nam uruči naš primjerak novog kolektivnog ugovora koji su potpisali.

23. studenoga 2016. u 14:30 sati uručena nam je fotokopija.

Istovremeno je SŽH na svojim Internet stranicama objavio kompletan materijal u .pdf-u.

Naravno da smo u navedenim okolnostima i kolege i ja pisali tekstove i poruke puni gorčine i ljutosti jer dealom uprave i SŽH i SIHŽ osim nas preveslali su i radnike HŽI. To što su nas preveslali trenutno je manji problem. Mi ćemo se boriti. Prevareni radnici nemaju šansu. Tijekom tri naredne godine uživat će u kolektivnom ugovoru koji su samoproglašeni dobrovori potpisali.

Pitanje za samotne sate noćne ili neke druge smjene je: je li cijena koju su u moje ime potpisali SŽH i SIHŽ prihvatljiva ili ne? Oni kojima je prihvatljiva ostat će članovi sindikata, a oni kojima je neprihvatljivo napustit će sindikalno članstvo. Kao što čitate u tekstu nema oštine. Pitatese zašto? Zamoljen sam od nekih naših povjerenika

da se u obraćanjima suzdržim od grubih riječ tipa: štetočine, odvratno i sl. Kažu mi da to ne odobravaju naši članovi - smeta ljudima. Kažu mi treba se držati dostoјanstveno - umjesto da im kažeš da lažu napiši blaže - ne govore istinu ili umjesto štetočine napiši samo kolege iz SŽH i SIHŽ...

Tijekom primjene kolektivnog ugovora kojeg su potpisali SŽH i SIHŽ bit će dovoljno prostora za testiranje odmjereno ili neodmjereno epitetiranja onoga što su učinili. Ja i sada mislim da sve što sam napisao je preblago u odnosu na to koliko je opasan kolektivni ugovor za budućnost izvršnih radnika prometne djelatnosti, koliko je opasan za sve radnike u HŽ Infri. Bio u SPVH ili ne. I o tome se ne treba bojati reći, inače ćemo završiti kao statisti u priči „Car je gol“.





TREBA BIRATI NAJBOLJE

Marijan ožanić, dipl. ing. elektrotehnike

TREBA BIRATI NAJBOLJE



RAZGOVARAO: Anto Iličić
FOTO: SPVH

U pripremi za ovaj razgovor saznali smo da imate veliko iskustvo na širokom području od uvođenja suvremenih metoda rada u proizvodne procese do obrazovanja menadžera i specijalista u poslovnim proizvodnim procesima. Hoćete li nam se ipak Vi sami predstaviti?

Ja ču samo kratko, ja sam Marijan Ožanić, dvadeset godina sam radio u jednom velikom sustavu u Končaru u tehnologiji u radionici znači direktno imam iskustva iz proizvodnje, i dvadeset godina sam bio povezan sa malim poduzetnicima vođenjem tehnološkog parka Zagreb. To je bio tehnološki park koji se bavio takozvanim poduzetništвom temeljenim na znanju. Mi smo imali u tehnološkom parku firme koje su izvouile u 48 zemalja svijeta, imali smo 13 patenata više nego Ruder Bošković. Tako mislim da nešto znam o velikim poduzećima a kroz ovo znam nešto i o malim poduzećima. Ja sam dosta kažu skriboman pa sam napisao sedam knjiga i ove stvari koje sam u praksi stekao kao određeno znanje ja volim napisati i opisati. Sada dok sam u mirovini imam jednu Web stranicu pa onda pišem o stvarima o kojima na žalost više nitko ne piše o proizvodnji, o restrukturiranju, reindustrializaciji, o inovacijama. To više nigdje ne možete pročitati, to više nikoga ne zanima, a ako

ga ne zanima onda pričaju fraze. Ono što me posebno veseli imam jednu emisiju na radiju, to je emisija za poduzetnike i poduzetništvo, i kad se hvalim ajde da se malo i pohvalim mislim da je to jedna ozbiljna emisija o gospodarstvu u Hrvatskim medijima. I onda se svi obično pitaju a na kojem to radiju, i naravno nitko ne može doći na ideju na kojem bi to bilo radiju, na Hrvatskom katoličkom radiju. Na HKR mi imamo jednu ozbiljnu emisiju o gospodarstvu, i o poduzetništву kakvu ne možete naći niti na jednom drugom mediju, to je na neki način i slika naših medija. **Preskočili ste nam reći da ste se tijekom vremena usavršavali u vrlo značajnim i velikim svjetskim kompanijama u General Motorsu..** Ja sam imao prilike, tako da ovo što sam na neki način naučio u Končaru a Končar je bio veliki sustav, i ti velik sustavi su imali svoje veliko znanje i tu smo mi mladi jako puno naučili i tu smo imali prilike obilaziti po svijetu. Bio sam u General elektriku, Alstomu a isto tako smo išli u puno istočnih tvornica koje su bile velike i dobro organizirane, tako da je to bila prilika da puno toga naučim. Ja se sjećam da budući da sam se uvijek trudio da ovo što radim bude najbolje, da moji suradnici uvijek budu najbolji. Kada sam vodio odjel tehnologije u Končaru ja sam govorio djeco mi moramo biti najbolji na svijetu. Kada sam bio u General motorsu ja sam razgovarao s njima da vidim jesmo li bolji od njih, ja sam njima počeo dijeliti savjete, i kada sam se vrtio u Zagreb ja sam rekao djeco mi smo bolji od njih. Naravno ne u tom smislu da bi mi imali bolju tehnologiju da bi imali milijarde dolara, ali što se tiče organizacije, odjela dokumentacije, odnosa prema radnicima i informacija koje radnici trebaju dobiti u radionici mi smo bili vrhunski. Sada kada gledam neke materijale vidim koliko je bila visoka ta razina, sada toga više nema jer mladi ljudi koji dolaze i počnu raditi oni jednostavno na fakultetima niti ne uče ozbiljno organizaciji ne uče ozbiljno niti o tehnološkoj dokumentaciji o osnovnim stvarima koje su nužne da netko dođe i dođe u radionicu i počne organizirati itd. **Za uvod ste nam lijepo prikazali širinu koju imate, a mi ćemo to pokušati usmjeriti u smjeru koji nam je potreban. Idemo prvo vidjeti što je to poduzeće, ako znamo da je poduzeće zajednica koja mora djelovati organizirano i disciplinirano da bi mogla provoditi postavljene poslovne procese i ostvarivati ciljeve. Mi imamo s druge strane HŽ Infrastrukturu koja je trgovačko društvo koje za cilj nema ostvarivanje dobiti nego omogućiti prijevoz ljudi i dobara. Trebaju li takvoj**

kompaniji menadžeri, ili trebaju li i tu vizije, misije i sl.

Kada god imate jednu organiziranu grupu ljudi, malo veću ili manju uvek trebate imati menadžment koji tu grupu ljudi usmjerava prema određenom cilju. Jeli taj cilj tržišni cilj, kao recimo poduzeća koja su na tržištu pa se njihovo ostvarivanje ciljeva mjeri sa profitom, profit nije cilj, profit je mjerilo kojim mjerimo ostvarivanje ciljeva, a cilj HŽ-a nije ostvarivanje profita nego obavljanje određene društvene uloge i uloge koja omogućuje povezivanje. U toj ulazi ne znači da se ne treba niti menadžment, nego menadžment postoji zato da se resursi koje HŽ ili bilo koja druga organizacija koja ide prema profitu ili ne ide prema profitu da se ti resursi učinkovito koriste i usmjeravaju prema postavljenim ciljevima. Čitao sam materijale o gradnji Keopsove piramide prije pet tisuća godina, oni su gradili piramidu i nisu htjeli profit da je farao rekao sada ču ja ostvarivat profit, međutim ja sam bio impresioniran zamislite 100 000 ljudi organizirat u onim uvjetima da oni rade kroz dvadeset godina pa to je bio vrhunski menadžment. To samo znači da menadžment nije uvek vezan samo uz tehnologiju on je vezan uz ljudski duh i ljudski um. Znači pred pet tisuća godina se počeo razvijati menadžment i u onim uvjetima je dolazio do vrhunskih rezultata. Početkom dvadesetog stoljeća iz toga su napravili znanost, počeli su pisati knjige iako pred pet tisuća godina u Keopsovoj piramidi su našli upute menadžerima itd. znači ništa novoga pod suncem.

U ovoj prići o poduzeću bilo nam je vrlo značajno razjasniti ulogu menadžera, učinkovito upravljati resursima prema ciljevima. Jedan od najvažnijih su ljudski resursi. Dužnost menadžera je da od svih različitih osoba stvori radnike koji će biti organizirani, motivirani, disciplinirani i sposobni ostvarivati ciljeve. Osim što kod nas menadžeri zapostavljaju rad s ljudima najdraže im je i odgovornost prebacivati na druge. kakva iskustva Vi imate na tom području?

Kada sam se pripremao za ovaj razgovor i video područje o kojem ćemo razgovarati onda sam zaključio da ste Vi upiknuli u temeljne probleme ovoga društva. Iz ovoga ovdje sklopa pitanja možemo zaključiti zašto je Hrvatska u krizi, jer ste sa time pokrili osnovna načela funkcioniranja

ovoga društva i osnovna načela odgovora zašto ovo društvo ne funkcioniра dobro. Jer kada govorimo o menadžeru, što on radi, on sa ljudima ostvaruje ciljeve, on to ne može napraviti sam. Naravno, ono što je bitno menadžer mora imati znanja, sposobnosti i iskustva. Ono što se kod nas događa, događa se to da sada ulazimo u suštinu problema. S tom negativnom kadrovskom selekcijom, s tim političkim izborom kadrova mi radimo zločin prema ovom društvu. Ja ne poznam HŽ, ali govorim načelno, ali ovo načelno jako dobro poznam. Ono što je bitno da mi moramo imati sustav koji će omogućiti da najbolji ljudi dođu na određena mjesta i rade u interesu društva. Jako je važno već u početku reći jednu stvar, postoje dva pravila otkad je svijeta i vijeka, u svakom društvu, u svakom narodu, u svakoj državi imate isti postotak pametnih i bedastih, glupih i genijalnih, sposobnih i nesposobnih. U čemu se razlikuju uspješna društva od neuspješnih društava? Samo u jednoj stvari, a to je uspješna društva omogućuju najboljima da napreduju i rade za interes društva. Neuspješna društva blokiraju najbolje i omogućavaju trećerazrednim ljudima da dolaze na funkcije za koje nisu sposobni i da upravljaju sa resursima i zato Hrvatska nije uspješna. Kada imate problem, što radi menadžer, on rješava probleme. Naravno da ne može raditi sam, takvog genijalca nema, on to ne može raditi sam i znači da mora imati suradnike. To znači da mora imati najbolje suradnike i sa najboljim suradnicima mora znati suradivati, mora ih znati motivirati i mora znati zajedno sa njima preuzeti odgovornost. I sada kada imate problem imate dvije vrste ljudi, neki ljudi ga znaju rješiti a drugi ljudi ga ne znaju rješiti. Znači mi trebamo naći ljude koji znaju rješiti problem. Postoji još jedna skupina ljudi, oni koji možda ne znaju rješiti problem ali znaju sakupiti ljudе koji skupa sa njima budu rješili problem. To je cijela formula uspješnog društva, kako uspješno društvo funkcioniра. Ako netko kaže ja ništa ne mogu, ljudi su ovakvi, neradnici, pa ti si ovdje plaćen da ih motiviraš, a osim toga ja sam uvjeren da je većina ljudi pozitivna, većina ljudi želi kada dođe na posao da to vrijeme na poslu iskoristiti da nešto korisno napravi. Ja to duboko vjerujem, osim toga imam iskustva koje sam stekao i u Končaru i u tehnološkom parku sam bio okružen sa divnim ljudima i ja sam znao da ti ljudi žele pridonijeti društvu i da žele nešto napraviti. I što je moja dužnost? Da



ih motiviram i da ih organiziram, da se jednostavno u poslovima ne sudaraju, da jedan drugom ne podmeću nogu, da ih nema na jednom mjestu deset a tamo ne radi nitko ništa. To je dužnost menadžera, on mora rješavati probleme, on mora snositi odgovornost jer je za to plaćen. On mora rješavati probleme, a ako ih ne zna rješiti onda mora snositi odgovornost i točka. Nema izgovora to je tak jednostavna formula.

Ovdje ste načeli temu koja nas vrlo interesira a koja zaslužuje da je malo detaljnije obrazložite, a ona je dovodenje nesposobnih ljudi na ključna mesta. Nešto ste nam o tome natuknuli, a mi bi za uvod u Vaš odgovor napomenuli da potpuno nekompetentni ljudi dolaze i na vlast i onda iste takve i još gore postavljaju na ključna mesta. Ovome svjedoči imenovanje dosadašnjih, znači nesposobni ljudi ne znaju rješiti niti jedan problem, ne znaju raditi i doveli su ovu zemlju u krizu. Tako su i HŽ Infru doveli u krizu. Kako takvoj amoralnoj praksi stati na kraj?

Sadsam pročitao jednu knjigu o Singapuru, Singapur ima isti broj stanovnika kao Hrvatska, pred trideset godina Singapur je bio jedna izrazito siromašna zemlja. Sada je nakon trideset godina tijekom jedne generacije, ne nakon dvjesto godina nego tijekom jedne generacije Singapur je postao jedna od najrazvijenijih zemalja svijet asa najvišim standardom. To znači da se može! Njihov premijer je napisao nekoliko knjiga u kojima govori o tri osnovna elementa koji su omogućili da Singapur dode do toga. Prvo jedna stvar koja za nas nije toliko bitna, on je rekao oni svi govore engleski, ali to nije bitno to nije iskustvo Europe. Druga stvar koja je najvažnija, on je rekao: mala zemlja si ne može dozvoliti nesposobno rukovodstvo. Mala zemlja si ne može dozvoliti da ima nesposobne menadžere, to si može dozvoliti recimo Kina, možda Amerika, ali jedan Singapur a ja kažem jedna Hrvatska si to ne može dozvoliti. Mi moramo imati sustav da najbolji ljudi upravljaju Singapurom. I onda je rekao: te najbolje trebamo jako dobro platiti, a ako oni budu malo švrljali, pa malo korupcija onda strogo sa njima postupati. To je vrlo jednostavna formula, ali kako da se to realizira, e to nije jednostavno. To je sustav koji kroz političke procese na

izborima ne biraju one koji žele projekte, koji su najpošteniji, najmoralniji nego biraju najbolje manipulator. Birači i tak ne razumiju ako netko dode govoriti o projektima oni okrenu televizor na tursku sapunicu jer ih to ne zanima. Ljude ne zanima da su im djeca ne zaposlena, ne to njih ne zanima. To je ključni problem grada Zagreba, dali se itko sa time bavi. Na radio Sljemenu se ljudi javljaju i razgovaraju sa gradonačelnikom i ne znam jeli iti jedan građanin pitao gradonačelnika zašto je u Zagrebu 40 000 ne zaposlenih, to njih ne zanima. djeca su im ne zaposlena a oni se bave klupom u parku koja se pokvarila i peseckima koji su se pokakali. To samo znači da formule koje mogu dovesti do toga da Hrvatska bude bolja kao Singapur je dobra primjer. To nije jednostavno napraviti, ali trebamo imati osjećaj odgovornosti a ne sebi dozvoljavati i osim toga da javno mijenje to prihvata da ljudi kažu, mi smo došli na vlast, to znači Hrvatska je jedan pljen koji treba podijeliti i svi kažu da je to normalno. To je normalno da u državnoj firmi oni postave svog čovjeka. Što znači svoga čovjeka? Oni kažu mi imamo pravo svog čovjeka. Pa kaj je Hrvatska vaše privatno vlasništvo? On mora biti hrvatski najbolji čovjek a ne vaš čovjek. Vi kao politička stranka ili vlast morate omogućiti da se izabere najbolji čovjek, a reći to je moj čovjek je zločin i bezobrazluk. Vrlo često čujemo obrazloženje da je to politička funkcija, pa u partizanima su postojali politički komesari, šta smo na to došli da se 2016 godine govorio o političkim komesarima. ja sam se smrznuo, i to ne trepnuvši okom gleda preko televizije takve stvari govore, bez srama i bez ičega govore da će on biti politička funkcija? Jedino bi trebalo biti ili zna ili ne zna. Ako je netko kao politička stranka došao na vlast to znači da ima mogućnost da ima šansu da izabere najbolje ljudi ali ne svoje ljudi, nego najbolje ljudi. Znači Hrvatska je resurs i oni u tom resursu moraju izabrati najbolje ljudi, to je sva formula, nema druge formule.

Kod nas u Hrvatskoj i kod nas u HŽ Infrastrukturni nemoral se ne pokazuje samo kad netko u poduzeću krade, vara, laže svoje radnike, kada laže poslovne partnere, već se manifestira i kroz nezaslužena napredovanja, nezaslužene plaće i privilegije, a to je sve ovo što ste Vi sad maloprije napominjali. Je li kriza

moralna posljedica gospodarske krize ili je razaranje moralnih vrijednosti društva dovelo upravo do gospodarske krize?

Ovo je lijepo pitanje, vidim da ste pročitali neke moje članake, jer to su teme koje mene sad interesiraju. Evo recimo ja sam sad došao malo u godine, pa onda pokušavam, znate, sa svojim iskustvom neke stvari malo analizirati, razmišljati o tome i onda isto tako napisati. Moral, da sad ne idemo u same detalje, predstavlja temelj. To su čvrsti stupovi na kojima društvo stoji. Moral, to znači što je dobro, što nije dobro, što je prihvatljivo, što nije prihvatljivo; to je moral. Moral definira ono što je dobro i što nije dobro, to su one kategorije na kojima se čovječanstvo postavlja. Ako mi te kategorije srušimo i onda kažemo: Je, on malo krade, al nije to tako strašno, pa svi malo kradu. To znači da rušimo stupove društva. Onog trenutka kad se to ruši, a u današnje vrijeme se ruše moralni stupovi, relativnost se ubacuje u sve, jednostavno sve je prihvatljivo. Nema nikakvih moralnih skrupula i djeca kad dolaze u takvo društvo se jednostavno izgube, jer ne znaju što je dobro, a što loše. To znači da aspekata nemoralna ima puno. Mi smo svi dobro odgojeni doma, svi znamo šta su nas mame i bake učile i svi znamo što je dobro, a što loše i znamo što je pošteno, a što nepošteno. Sve ono što nastupa s pozicija nepoštenja razara društvo, razara poduzeće i razara strukturu jedne organizacije, jer da bi organizacija mogla funkcionirati, ljudi unutar te organizacije moraju imati povjerenja da se u toj organizaciji zna vrijednosni sustav i da će ljudi koji su sposobni napredovati, a oni koji nisu da neće napredovati. Kad se definiraju takvi odnosi onda ljudi imaju povjerenja u tu sredinu.

Činjenica je da bi netko regulirao promet mora se za to školovati, polagati ispite, dobiti diplomu. Da bi netko zakopčavao i otpotpčavao vagone treba se školovati. Za rukovanje skretnicama treba znati taj posao. Sve ove i slične poslove moraju obavljati samo kompetentni ljudi, a da bi netko vodio poduzeće od 5000 ljudi treba li on biti kompetentan za taj posao?

Mi sad govorimo o jednoj patologiji. Naravno da mora biti kompetentan.

Sama činjenica da se kod nas postavlja jedna monstruozna ideja da menadžer ne treba biti stručan jer ima stručnjake oko sebe je nešto toliko kretenski, jer iza te jedne rečenice stoji uništenje ovog gospodarstva, a najgore je to što je to opće prihvaćeno. Trebalо bi prvo znati što radi menadžer, a što radi stručnjak. U jednoj sredini, u velikom sustavu, menadžer donosi odluke, a stručnjak radi analize i prijedloge, jer uvijek kad postoji problem nema samo jedno rješenje koje je najbolje. Svako rješenje ima dobre i loše strane, a stručnjaci trebaju dostaviti barem 5 različitih mogućnosti rješenja problema. Tad se pojavljuje menadžer koji važe sve prednosti i mane ponuđenih rješenja, te donosi odluku za koju snosi odgovornost. Menadžer mora imati znanje da bi izabrao stručnjake i mora razumjeti ono što mu stručnjaci predlože. Stručnjaci donose prijedloge, a menadžeri odlučuju.

Kako onda upravljaju menadžeri koji nisu stručnjaci?

Tako da ovu našu dragu domovinu uništavaju, dok naše društvo čak smatra da je to u redu. Uzmimo za primjer Zagrebački holding koji ima oko 12000 zaposlenih; za direktoricu su postavili bivšu tajnicu. To vam je isto kao da u bolnici „Rebro“ kirurg ide u mirovinu, a zamijenit će ga njegova tajnica jer ona najbolje zna što je on radio. To je suludo. Međutim, jeste li čuli ijednog čovjeka u Zagrebu koji je to kritizirao? U Zagrebu ima puno fakulteta, ima najmanje 10 katedri organizacije menadžmenta, ima do 100 doktora i profesora koji se time bave; je li ijedan od njih reagirao na ovo? Bitno je da plaća dode 1. u mjesecu pa neka ide kako ide. To znači da ljudi ne osjećaju društvenu odgovornost. Ako nas dvojica o tome razgovaramo onda je to zato jer osjećamo društvenu odgovornost, odgovornost prema svojoj djeci i ovom gradu koji je naš grad. Osim toga, ovaj holding je bio najsloženiji organizacijski projekt koji su vodili ljudi koji su završili politologiju i koji u životu nisu vidjeli jedno veliko poduzeće iznutra. Naravno, već nakon 3 mjeseca imali su milijarde gubitka.

Kada osim samog rukovođenja, politički menadžeri koji nisu stručnjaci preuzmu najsloženije poslove restrukturiranja poduzeća nastaje blago tragikomično ludilo. Političari o tome govore stručnošću

malog Perice i obećavaju nama građanima velike uštede, a mediji to nekritički prenose van i imamo rezultat kakav imamo. Kako napraviti pametan i koristan otklon da bi u Hrvatskoj prestalo takvo ponašanje?

Ja sam duboko uvjeren da će se to desiti kad na površinu dođu ljudi koji iskreno vole ovu domovinu i koji znaju što trebaju napraviti i da su sve žrtve koje će se nakon toga desiti vrijedne toga. I kad budu imali taj jasan cilj, onda će sve krenuti na bolje. 90-ih godina kad se jedan gospodarski i organizacijski sustav rušio, tada je trebalо stvarati nove organizacijske sustave, nova rješenja i mnogo toga novog. Činjenica je da mi nismo za to bili pripremljeni. Ono što je bitno je da je trebalо puno mudrosti, odgovornosti i morala da se provede to restrukturiranje. I što se dogodilo? Nije bilo ljudi ni iskustva i onda su se počele ubacivati strane konzultantske kuće za veliku lovnu. Bilo bi dobro da netko pogleda koliko su velika poduzeća podijelila love tim konzultantskim kućama i što je od toga ostalo. To je služilo samo zato da se ostavi dojam da se nešto radi. Potrošeno je puno novaca, a od toga nikakve koristi.

Tema koju sad hoćemo obraditi je poduzeće u teškoćama. Obično se koristi čarobna izreka „moramo se restrukturirati“, a sada je priča i restrukturirati i reorganizirati. Vrlo se često koriste te tehnikе koje ste već opisali; šablonizirani postupci, strani konzultanti koji su posebno jaki kad ih treba platiti, a o rezultatima ne treba dalje razgovarati. U svim primjerima do sada kad su se provodile promjene tad se prvo krene na organizacijske promjene i crtaju se organizacijske sheme, kućice i postavljase pitanje kadroviranja, eliminiranja nepodobnih i suština restrukturiranja je kako otpustiti što veći broj radnika. Jesmo li daleko od istine da je takav proces trajno prisutan u Hrvatskoj?

Taj proces je trajno prisutan u Hrvatskoj, nažalost, jer restrukturiranje je jedan strašno složen zadatak. Možemo zamisliti da ljudi koji nemaju iskustva i koji dođu po političkom diktatu ili odredbi sjede i pitaju se što da naprave. Jako mi je drago da sam imao prilike upoznati primjere i

ljudi koji su to napravili jako uspješno. To je formula koja bi trebala biti uzorak za Hrvatsku. Ja sam čak uvjeren da bi djeca na fakultetima morala o tome učiti, jer oni sad uče od profesora koji u životu nisu bili u poduzeću i sad im pričaju kako treba organizirat poduzeće. Jedan odličan primjer restrukturiranja je bio u „Končarevим“ poduzećima „Transformatora“ u Jankomiru. Kroz taj primjer može se vidjeti kako su oni postavili menadžere koji su bili sposobni to napraviti, a to je ključno pitanje. Ja sam tada bio poslovni tajnik „Končara“ koji se tada stvarao i gledao sam što se događa. Bilo je tada oko 20 poduzeća i u većini poduzeća su bili direktori koji se nisu snalazili, međutim u Jankomiru su svi bili uspješni direktori. Mislio sam otkud takva razlika. U to vrijeme sam bio i urednik lista „Končarevac“ pa sam išao malo istraživati

jer me je to zanimalo. Išao sam razgovarati s tim direktorima i vidjeti po kojoj formuli su u Jankomiru izabrani sposobni, a po kojoj su u drugim poduzećima izabrani nesposobni direktori. A to je ključ problema kod nas. Kadrovska politika nije odluka, već je to proces. Nije kadrovska politika da imate puno ljudi i kažete: Ti ćeš biti direktor. Kadrovska politika je da u jednom trenutku kad vidite 10 ili 20 mladih ljudi kažete: Medu ovima ću ja za 15 godina odgojiti direktora. Tako sam ja razgovarao s najutjecajnijim ljudima u tvrtki „Transformatori“, a medu njima sam išao i kod prof. dr. Tomislava Kelemena. On je čovjek koji je posvetio život „Transformatorima“ i ja sam napisao njegov životopis. Pitao sam ga tada kako je znao da su ljudi za koje je utjecao da postanu direktori u „Transformatorima“ tako sposobni. Njegov odgovor bio je formula po kojoj bi Hrvatska trebala funkcioništati.

Kaže mi profesor Kelemen: pa nisu oni sposobni danas. Ja sam profesor na fakultetu. Ja imam običaj još od šezdesetih, sedamdesetih godina da izabirem najbolje studente. Onda ja te najbolje pozovem i pitam ih bi li oni došli u Končar kao stipendisti. Kad su pristali nazvao je u Končar kadrovsu službu i predložio im najbolje studente da bi dobili stipendiju. Kad su diplomirali došli su u Končar. To su desetljeća a ako se nešto užgaja i selektira onda za to treba i vremena. Za najbolje kadrove treba vremena. U određenom trenutku ti ljudi su se pokazali kao početnici, pa šefovi odjela i tek tada su došli u poziciju da bez ikakvih problema postanu direktori. Ta poduzeće su ovog trenutka među najboljim poduzećima proizvodnje

**SVAKO
RESTRUKTURIRANJE I
SVAKA REORGANIZACIJA
NOSI PROMJENE.
PROMJENE U NAČINU
RADA, PROMJENE U
ODNOSIMA, PROMJENE
U IZBORU LJUDI.
DOLAZI DO ODREĐENIH
SITUACIJA GDJE SE
MORA RADITI NA DRUGI
NAČIN I LJUDI SE NEĆE
SNAĆI I PRIRODNO JE DA
LJUDI PRUŽAJU OTPOR
PROMJENAMA.**





transformatora u svijetu. To je formula po kojoj se izabiru najbolji manageri.

U ovoj temi važno je napomenuti da tijekom restrukturiranja nitko ne kritizira management. Pa tko je kriv za probleme u poduzeću?

Da, to je kazališna predstava. Svi su oni tašti, manageri su takvi. Zašto bi ja vas plaćao da me kritizirate da ja loše radim. Kad počne restrukturiranje onda je to jedan složeni proces kao i sama organizacija. To je proces stvaranja i izgradnje. To se ne može napraviti preko noći.

Nažalost kod nas se i organizacija donosi u strogoj tajnosti, konspirativnosti i kad ugleda svjetlo dana svima padne mrak na oči.

Sad se možemo vratiti na priču o manageru koji je išao od sobe do sobe od čovjeka do čovjeka i razgovarao i svaki taj čovjek je smatrao da ima udjela tome. To je bila njihova reorganizacija a ne njegova. To nije bilo direktorovo restrukturiranje nego njihovo.

Da nekima je dobro. U praksi ima i u HŽ Infrastrukturi je bilo puno projekata restrukturiranja a svi su po nečemu slični. Loši i neuspješni projekti restrukturiranja imaju neke zajedničke karakteristike.

Prva je da ni management ni vlasnik poduzeća ne žele prave promjene. Možete li to malo prokomentirati!

Svako restrukturiranje i svaka reorganizacija nosi promjene. Promjene u načinu rada, promjene u odnosima, promjene u izboru ljudi. Dolazi do određenih situacija gdje se mora raditi na drugi način i ljudi se neće snaći i prirodno je da ljudi pružaju otpor promjenama.

To je u ljudskoj prirodi i zato oni koji su skloni nešto napraviti su u manjini. Svatko se kod tih promjena boji za sebe a to je isto tako ljudski. Naravno da se u svemu tome boji i management. Nema smisla da smo mazohisti, da ćemo mi sad platiti što će nas ovi smijeniti jer ni oni ne žele promjene. U toj cijeloj priči nitko ne želi promjene ali znaju da nešto treba promijeniti. Sjećam se kad smo bili u Holdingu (Končar) i došao je direktor i rekao da moramo smanjiti troškove.

Budući da se jedini troškovi mogu smanjiti na radnoj snazi, a tu nas prijeći kolektivni ugovor, ne možemo ništa napraviti. I otisao je. Vrlo često kad se po natjecaju izabiru ljudi na rukovodeće položaje, prijavljeni kandidati u svom programu navode da smanjene troškove vide na radnoj snazi. To može doći na kraju ali prije toga treba napraviti masu drugih stvari. Treba vidjeti kako povećati prihode,

kako će se osvojiti i proširiti tržište. I onda se utvrđuje koliko za to trebam ljudi a koliki mi je višak i kako ćemo riješiti taj višak. Zamislite samo Končar koji je imao na početku restrukturiranja devedesetih godina 24 000 ljudi a sada ima oko 4 000 ljudi pa si možete zamisliti koja je to razlika. Koliko je to bilo teško u nekoliko godina ne možete zamisliti. Cijeli Zagreb je bio na nogama, razarate ljudi, obitelji, firme...

Ja vidim da je kod nas upravo ova predstava u tijeku s tim da Ministarstvo nije zainteresirano za promjene, da Uprava nije zainteresirana za promjene i čekaju Mackenzija da nešto kaže!

Obično su rezultati isti. Ne bih htio unaprijed reći, jer ne poznam cijeli sustav, ali iz onog što sam vam rekao smatram da se dobro restrukturiranje provodi jedino na način da se ne bavi samo otpuštanjem ljudi. Reći ću vam jedan dobar primjer koji zaslužuje pažnju. Na Jankomiru u Končar Transformatorima koji je prošao stečaj radi više ljudi nego prije pokretanja stečaja. Pali su na nulu i svojim rastom došli su do sadašnjeg broja. Na jedan pozitivan način restrukturiranja došli su do većeg broja ljudi nego što su imali prije toga.

U svakom slučaju radnici moraju znati ciljeve restrukturiranja da bi ono išlo uspješno.

Naravno, bez toga neće ići. Ljudi moraju biti motivirani. Logični je da se ljudi boje restrukturiranja i imaju loše iskustvo i boje se da će ostati bez posla.

Molim vas da sažmete poruku radnicima HŽ Infrastrukture koji se nalaze u ovom procesu koji smo opisali kao restrukturiranje i donošenje novog pravilnika o organizaciji.

Ja bih bio veoma sretan kad bih mogao poslati motivirajuću poruku i kad bi mogao reći ne bojte se sve će biti dobro a i s moje strane bi bilo neodgovorno. Ako im isto tako kažem da živimo u takvom vremenu gdje je jako puno ljudi ostalo bez posla i da se morate se s time pomiriti također bi bilo jako neodgovorno. Bio bi mi draga kad bi mogao reći da imate povjerenja u management, imate

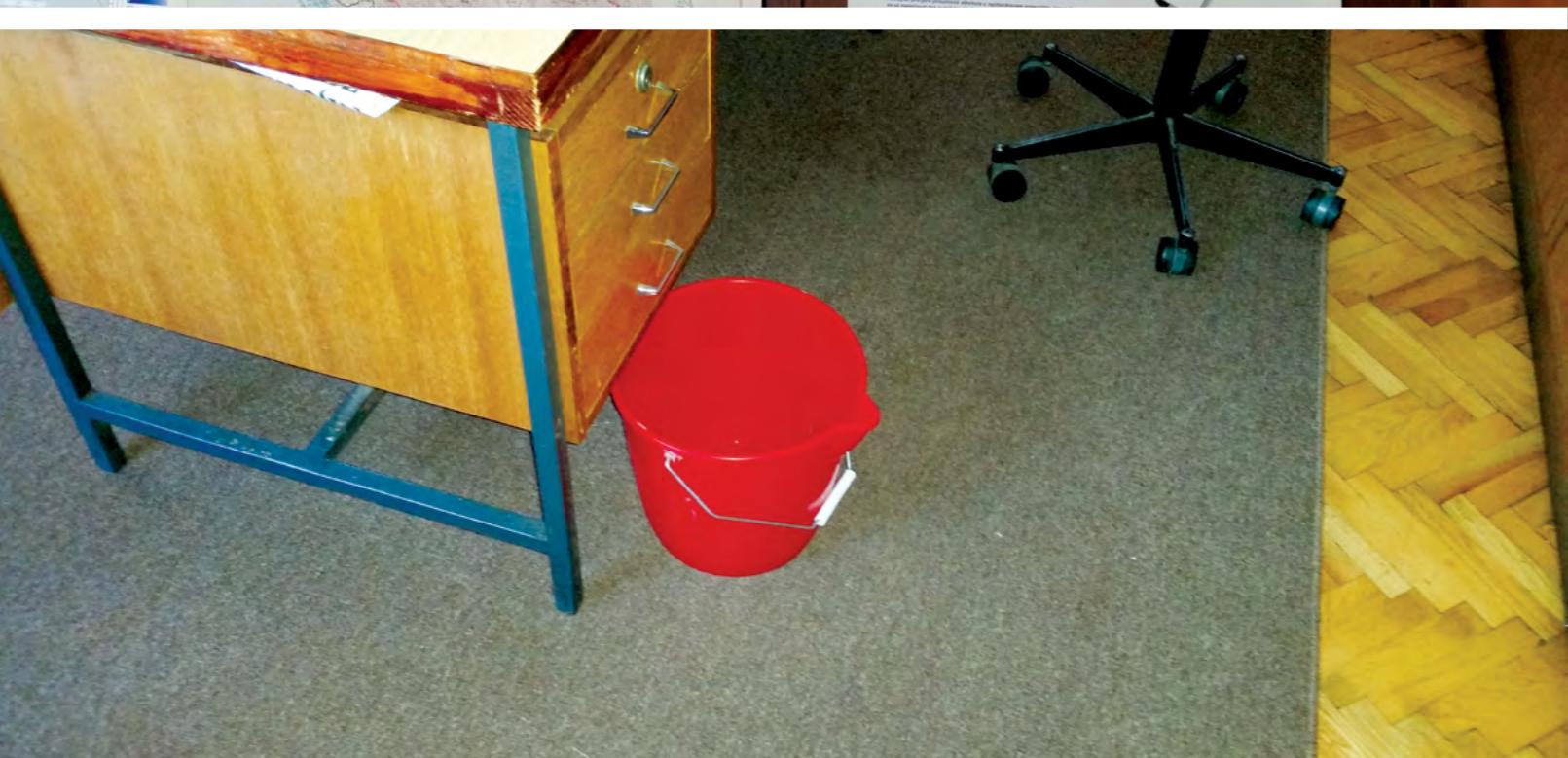
povjerenja u te ljudi jer su stručni i oni će to dobro napraviti. Budući da ne poznam niti situaciju niti ljudi mislim da bi s moje strane bilo neodgovorno da šaljem poruke koje bi ih zavaravale i govorio o stvarima koje nisu realne. Međutim u toj cijeloj priči je i činjenica, za koju ne znam da li će baš ljudima puno koristiti, a to je da su u tim turbulentnim godinama radnici kod privatnika, gdje nemaju niti organizirane sindikate, ostali su bez posla i prolazili stresne situacije. Ono oko čega mislim da možemo optimistično završiti je vidljivo kretanje i gospodarstva i društva u dobrom smjeru. Ove godine bez obzira na razna događanja kao što je bilo rušenje vlade, nama treba samo da se normalno radi i da se pusti da gospodarstvo funkcioniра. Vidimo da su svi pokazatelji krenuli prema naprijed i to znači da smo se počeli micati u dobrom smjeru. Ako idemo u dobrom smjeru znači da će nam gospodarstvo krenuti dobro da

će se puniti proračun a samim tim i više novaca a onda i više radnih mjesto. Ne znam da li će biti više radnih mjesto na HŽ ali će kod drugih poduzeća, poduzetnika biti mesta gdje će se ljudi zaposliti. Kada se društvo počinje oporavljati možemo vjerovati da će se otvarati nova radna mjesta. Ako će se negdje i neko radno mjesto izgubiti ima velike šanse da će ti ljudi naći posao u nekom drugom poduzeću ili kod poduzetnika i da neće završiti na burzi.

Hvala vam lijepo za ovaj razgovor!

SAMA ČINJENICA DA SE KOD NAS POSTAVLJA JEDNA MONSTRUOZNA IDEJA DA MENADŽER NE TREBA BITI STRUČAN JER IMA STRUČNJAKE OKO SEBE JE NEŠTO TOLIKO KRETENSKI, JER IZA TE JEDNE REČENICE STOJI UNIŠTENJE OVOG GOSPODARSTVA, A NAJGORJE JE TO ŠTO JE TO OPĆE PRIHVAĆENO.





DRAGI MOJ ČITAOČE!



PIŠE: Dražen Lihtar
FOTO: Dražen Lihtar

U nekoliko navrata pisao sam o uvjetima rada naših radnika osvrćući se na probleme i nedostatke u radnim prostorijama. U tim radnim prostorima radnici borave veliki dio svog radnog vijeka obavljajući dodijeljene im poslove. Ne bi želio da ovo pisanje postane serijal o neučinkovitosti sistema ili nekog iz tog sistema ali da ima propusta u rukovođenju - vjerojatno ima, da ima propusta u planiranju - vjerojatno ima, da ima propusta u odabiru prioriteta - vjerojatno ima...

Kao jedan od primjera s neprimjerenum radnim uvjetima uzet ćemo radni prostor u kolodvoru Cerje Tužno. Vi ste generacija, **dragi moj čitaoče**, koja je pohađala željezničku tehničku školu i koja je po završetku školovanja znala svaki kolodvor, svako stajalište, svaku dionicu pruge a moja generacija i mrežu pruga u republikama bivše države. Zato ću vas samo podsjetiti da je kolodvor Cerje Tužno udaljen desetak km od Varaždina na pruzi L201 koja završava u kolodvoru Golubovec. U ono vrijeme, **dragi moj čitaoče**, ne samo da su bili bitni kolosiječni kapaciteti, već se pažnja posvećivala i uvjetima rada u radnim prostorijama. Zato je u to

vrijeme, **dragi moj čitaoče**, bez obzira na veliki broj vlakova, bilo ugodno i lijepo raditi. Svake su se godine u kolodvore pa tako i Cerje Tužno slali radnici majstori koji su bili naši zaposlenici i koji su vršili potrebne zidarske, limarske, soboslikarske ili kakve druge opravke. Svaki šef kolodvora po ukazanoj potrebi za bilo kakvim radovima u kolodvoru mogao ih je angažirati. A onda je netko negdje rekao da takvi radnici nama nisu potrebni i zato je danas situacija sasvim drugačija.

Pokrov kolodvorske zgrade kolodvora Cerje Tužno čine salonit ploče, koje u svom sastavu imaju vjerojatno i azbestne komponente. U vrijeme ugradnje bio je to vrhunski proizvod ali sada nakon gotovo četrdeset godina više to nije. Što očekivati od takvog pokrova, **dragi moj čitaoče**,

nego da za vrijeme kiše ili topljenja snijega lagano prokišnjava pa se kapljice vode spuštaju preko stropa od trstike da bi u slobodnom padu završile na podu ili pak u PVC kanti. Ali imamo mi rješenje i za takve situacije. Izmijenili smo jednu trećinu krova i problem je riješen. A ostalo će čekati neka druga bolja vremena. Naravno da takvi vlažni



OD UGOSTITELJA DO ŽELJEZNIČARA
NIKOLA KLEPIĆ, prometnik vlakova u kolodvoru Gračac

OD UGOSTITELJA DO ŽELJEZNIČARA



PIŠE: Krešimir Belak
FOTO: Krešimir Belak

Nikola Klepić rođen je 26. ožujka 1987. g. u Bihaću. 1995. godine poslije završenog 2. razreda osnovne škole u Bihaću doseljava u Knin zajedno s roditeljima, ocem Božom, majkom Slavicom i bratom Srećkom. Potječe iz tradicionalne željezničke obitelji, djed Nikola je bio skretničar, djed Srećko nadzorni skretničar, a otac Božo prometnik vlakova u Bihaću, danas prometni dispečer u prometnoj operativi u Kninu. Osnovnu i srednju ugostiteljsku školu završava u Kninu. Poslije završetka srednje škole odlazi u Hrvatsku vojsku na odsluženje vojnog roka u ročni centar Požega. Po povratku iz vojske 2005. godine zapošljava se u struci kao konobar u restoranu „Tri grede“ u Supetu na otoku Braču. 2006. godine upisuje prekvalifikaciju za prometnika vlakova u Srednjoj prometnoj školi u Splitu. Po završetku prekvalifikacije 1. srpnja 2007. godine zapošljava se na željezničari u kolodvoru Delnice kao pripravnik prometnika vlakova. Po uspješnoj autorizaciji dobiva ugovor o radu za prometnika vlakova u kolodvoru Borut u Istri. Nakon 18 mjeseci rada u Istri u kolodvorima Borut i Cerovlje dobiva premještaj bliže kući u Liku u kolodvor Medak

za skretničara. 2010. godine mu je ponuđen ugovor o radu za prometnika vlakova u kolodvoru Gospic. Nakon godine dana dobiva premještaj u kolodvor Gračac gdje i danas radi. Povremeno je radio na zamjeni u kolodvorima Zrmanja, Malovan, Lovinac, Medak i Gospic. Slobodno vrijeme provodi s obitelji u Kninu, sa suprugom Ines, sinom Bornom (2 g.) i kćerkom Maris (4 mj.). Što se tiče posla zadovoljan je, samo da ima više vlakova na ličkoj pruzi, osobito putničkih kako bi se bolje povezao jug sa sjeverom Lijepi naše. Prometnik vlakova poslužuje i putničku blagajnu s putničkim terminalom za prodaju karata K-POS.

Kolodvor Gračac je rasporedni kolodvor na pruzi Oštarije-Knin-Split i otvoren je za prijevoz putnika i robe svake vrste. Kolodvor ima šest kolosijeka s peronom za putnike između 2 i 3 kolosijeka dužine 300 m, a širine 6 m s prilaznom rampom za invalide. Kolodvorska zgrada dužine je 44 m, širine 13 m, sa dva stana na katu, prometnim uredom, uredom šefa kolodvora, vestibilom, čekaonicom, putničkom blagajnom, relejnom prostorijom SS i centralom TK. Od ostalih postrojenja su skretničke

blok kućice, robno skladište, bočna tovarna rampa, pomoćna zgrada koju je nekad koristio TPVV, zgrada bivšeg konačića, zgrada bivšeg vodotornja sa uredom i radionicama ETP-a i transformatorska postaja jake struje za stabilno napajanje kolodvora i uređaja električnom energijom. Nekadašnja vagonska radionica se koristi za deponiranje bruta, garažiranje vagona i radnih strojeva za potrebe ZOP-a, Pružnih građevina i drugih prijevoznika. Kolodvor je osiguran pojednostavljenim relejnim signalno-sigurnosnim uređajem „Siemens-El“ te svjetlosnim ulaznim dvoznačnim signalima i samostalnim predsignalima ulaznih signala. Skretnice u kolodvoru postavljaju se na samom mjestu, a ključevi zaključanih skretnica se zaključavaju u elektromagnetske brave u prostorijama bloka I i bloka II. U kolodvoru radi četiri prometnika, četiri skretničara, šef kolodvora koji pod nadzorom ima i kolodvore Malovan i Zrmanju, a od ostalih službi TK mehaničar i spremaćica.

SUNCE OPET SJA U SISKU



PIŠE: Dražen Drčić
FOTO: Dražen Drčić

Rekonstrukcija kolodvora SISAK, dio II, 2013-2016.g

Već duže razdoblje nismo obradivali ovu temu, točnije od 2014. godine, kada je nastupio totalni mrak na radilištu u kolodvoru Sisak.

Da se podsjetimo kronologije zbijanja.

U ožujku 2013. godine, kada su bili ispunjeni svi preduvjeti, završeni projekti, pristupilo rekonstrukciji i modernizaciji putničkog dijela kolodvora Sisak čime grad Sisak dobiva moderan putnički kolodvor, što je izazvalo sveopće zadovoljstvo građana i

nas željezničara.

Rekonstrukcijom kolodvora Sisak obuhvatiti će se rekonstrukcija 1., 2. i 4. kolosijeka s uklanjanjem postojećeg 3. kolosijeka, izgradnju pothodnika širine 6,0 m i visine 3,14 m, rekonstrukciju prvog perona u dužini 160 m i širini 3,25 m i izgradnju otočnog perona, dužine 324 m i širine 6,65 m, uklanjanje postojeće nadstrešnice 1 perona, izgradnju novih nadstrešnica otočnog perona, dimenzije 150,0 x 6,75m i prvog perona uz zgradu, dimenzija 101,40 x 9,10 m, izgradnju dizala na svakom peronu, rekonstrukciju KM, rekonstrukciju SS-uređaja,

rekonstrukciju postrojenja jakе struje, rekonstrukciju TK uređaja i ostale pripadajuće infrastrukture.

Pošto je kolodvor Sisak zaštićeni spomenik kulture, radovi se izvode uz suglasnost i pod nadzorom Konzervatorskog odjela Ministarstva kulture RH. Tijekom radova, na samom početku radova prilikom iskopa i uklanjanja kolosijeka, otkriveno je najveće arheološko nalazište unazad 15 godina. Na prostoru budućeg pothodnika uz željeznički kolodvor u Sisku pronađene su iskopine rimskoga grada Siscie. Tada, početkom 2014-te godine svi radovi na rekonstrukciji

kolodvora prestaju i nastupa dugo razdoblje arheoloških istraživanja, premještanje i konzerviranje artefakata. Radovi Arheološkog konzervatorskog odjela se rastegnuo do kasnog proljeća ove godine. U suradnji s nadležnim institucijama dogovoreno je kako će dio tih nalaza biti prezentiran u zoni kolodvora. Troškovi radova enormno su povećani zbog zbrinjavanja arheoloških iskopina.

Konačno potom, u srpnju ove godine, započeli su daljnji radovi na rekonstrukciji kolodvora. U tijeku su građevinski radovi na pothodniku i dizalu te radovi na izgradnji perona. Intenzivirani su radovi na kontaktnoj mreži, polaganju dijelova kolosijeku putničkog kolodvora. U sklopu rekonstrukcije željezničkog kolodvora bit će obnovljena fasada kolodvorske zgrade u

zoni radova, kolodvor će imati novu rasvjetu, klupe i stolice, pothodnik u koji će pristup pomoću dizala imati i osobe s poteškoćama u kretanju, dva natkrivena bočna perona u dužini 160 metara i otočni peron u dužini 320 metara, koji će istovremeno moći prihvati tri putnička vlaka.

Uz planirane zatvore prilikom rekonstrukcije, naš vrijedni, skrbni i nadasve snalažljivi voditelj Nadzorne grupe Sisak, Drago Gašpar, unatoč mjerama štednje u HŽI, uspio je kompletno urediti i zamijeniti građu na četvrtom kolosijeku teretnog kolodvora, te je isti sada u odličnom stanju. Ova čarolija izvršena je uz minimalno ljudstvo i minimalna finansijska ulaganja, sa građom koja je dugo skupljana i probirana sa starih zaliha od demontiranih dijelova kolosijeka. Nikako ne

mogu da dodam, „ugledajte se na tog čovjeka“, radi i gospodari kao u svome domu, a samo tako možemo napredovati i uštedjeti, mudro i racionalno te nadasve savjesno. Instrukcije na ovu temu može vam dati svakog radnog dana od 7 do 15 sati, a nažalost, vikendom je na terenu, popravlja kolosijekte i skretnice. Izvodači radova na rekonstrukciji sisačkog željezničkog kolodvora su Nexe gradnja, Swietelsky i Pružne građevine HŽ-a. Vrijednost radova je oko 50 milijuna kuna, a prema riječima voditelja projekta rekonstrukcije željezničkog kolodvora Miroslava Ručevića iz Hrvatskih željeznica, planirano je da svi radovi na kolodvoru završe u prvoj polovici 2017. g. Živi bili pa vidjeli.

**POŠTO JE KOLODVOR
SISAK ZAŠTIĆENI
SPOMENIK KULTURE,
RADOVI SE IZVODE
UZ SUGLASNOST I
POD NADZOROM
KONZERVATORSKOG
ODJELA MINISTARSTVA
KULTURE RH.**





**STRANI PRIJEVOZNICI OŽIVJELI RANŽIRNI KOLODVR
DEAN MESIĆ, prometnik na Zagreb RK**

STRANI PRIJEVOZNICI OŽIVJELI RANŽIRNI KOLODVR



PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

S Deanom Mesićem razgovarao sam „na kraju svijeta“ na Postavnici 2, na ranžirnom kolodvoru. S četvrtog kata postavnice preko puta se vidi ozeljeno brdo smeća na Jakuševcu, s lijeve strane je prijemna skupina, a kada se s tornja pogleda u desno vidi se otpremna skupina. Kraj listopada uobičajen je dan na kolodvoru. Na kolosijecima je oko 1200 vagona. Ono što ovaj dan (26. listopada) čini drugačijim od ostalih je pristizanje cisterni s mazutom što najavljuje početak sezone grijanja.

S otpremne skupine teretni vlakovi se upućuju prema kolodvorima Žitnjak, Velika Gorica. Vozno vrijeme do Žitnjaka preko jakušavačkog mosta obično je pet, šest minuta minuta. No zbog oštećenja brzina vožnji teških vlakova preko mosta je ograničena na 10 km/h pa se sada vozi dvostruko dulje. Ove godine most je ofarban, a sljedeće godine će se sanirati oštećenje.

Ponajviše zbog aktivnosti stranih prijevoznika ranžirni kolodvor je ponovo oživio. Tako se ovdje mogu vidjeti vlakovi RCC-a, Train Hungary, PPD-a te u posljednje

vrijeme Rail&Sea... U smjeni prođu 24 tranzitna vlaka, a ovdje se rade izmjene lokomotiva i osoblja. Ipak, činjenica da HŽ Cargo poslove ranžiranja obavlja na drugim kolodvorima i dalje se osjeća tako da i nema dovoljno bruta za ranžiranje. To poprilično frustrira sve zaposlene na ranžirnom kolodvoru:

„Ova situacija nikome ne ide u prilog. Ranžiranje na Zapadnom kolodvoru ili na Žitnjaku je glupost i jednostavno nema smisla. Ranžirni kolodvor je opremljen za sve manipulacije s vagonima i vlakovima. Sve radnje mi obavljamo pet puta brže nego na kolodvorima gdje HŽ Cargo radi.“

S trenutnim brojem radnika ovdje bi se moglo prihvati pet, šest vlakova sa Zapadnog kolodvora. Kako radnici odlaze, radna mjesta se ne popunjavaju. Na ranžirnom kolodvoru nekad su radila 42, a sada je ovdje 26 prometnika. Manje je manevrista i rukovaoca manevre. Uz to trenutno ovdje radi samo jedna manevarska lokomotiva, a ne tako davno bile su četiri.

Dosta je iskrivljenih razmišljanja o

poslu koji se obavlja na ranžirnom kolodvoru. Dean Mesić zadovoljan je ovdje i ne bi volio mijenjati ovu radnu sredinu, čak nema nikakvih želja doći raditi u Sisak i tako biti „kod kuće“:

„Školu sam završio 1995. Radio sam Sisku i Gredi. Na zamjeni sam bio u Lekeniku i Turopolju, a 1998. sam došao ovdje. Kasnije sam još bio na dvije zamjene po četiri mjeseca na Glavnom kolodvoru, ali nije to za mene. Ovdje sam prometnik, za to sam se školovao i to je ono što volim. Oni koji govore kako se ovdje ne radi ništa imaju krivu predodžbu. Najbolje bi bilo da dođu i sami vide što i koliko se radi.“

U svakodnenom poslu naši prometnici suraduju s nekoliko operativa i posao se dobro uhodao. Posebno dobra suradnja je sa strojovođama RCC-a:

„Njihovi strojovođe su doista pravi dečki i s njima je suradnja besprijekorna. Općenito ono što se s RCC-om dogovori to se i ispoštuje.“



„ČUDO IZ ĐURĐENOVCA“

PIŠE: Nebojša Gojković
FOTO: Nebojša Gojković

Odmah nakon objave prošlog broja lista „NA PERONU“ i teksta „Mika i Giba ponovo jašu“, nezapamćeni interes javnosti izazvao je u tekstu spomenuti čudnovati ormarić pod naponom. Podsetit ćemo Vas da su ovaj ormarić prvi otkrili Mika i Giba, a ono što ga čini posebnim, te je kod svih onih koji su ga vidjeli ili čuli za njega izazvalo brojne polemike i kontroverze, jest činjenica da se iako nije priključen ni na kakav izvor napajanja, neprestano nalazi pod naponom od, kako je izmjereno, 220V. Odmah nakon što se ova priča proširila među običnim pukom, rijeke ljudi počele su se slijevati na blok 2 u kolodvoru Đurđenovac kako bi osobno i iz „prve ruke“ svjedočili ovom fenomenu. O tome koliko je zanimanje zavladalo, dovoljno govori podatak da je zbog ove nesvakidašnje pojave nekoliko

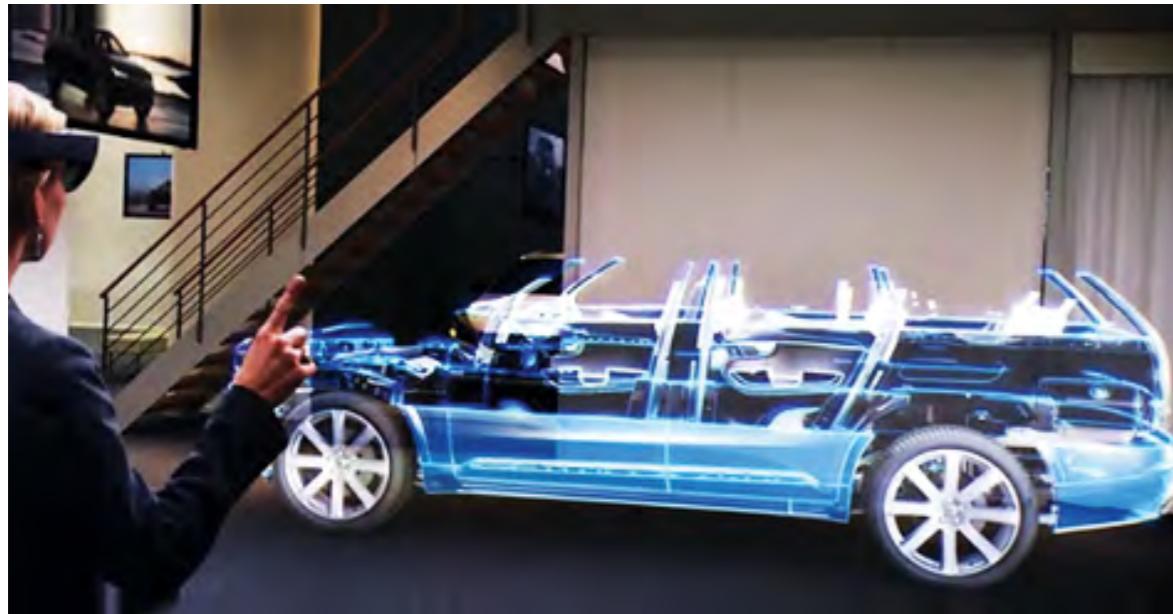
dana u Đurđenovcu boravila grupa vrhunskih inženjera iz područja prirodnih znanosti i tehnologija s instituta „Ruđer Bošković“, a koji ni nakon više obavljenih testiranja i ispitivanja nisu uspjeli otkriti izvor električne energije, kao ni način na koji ista dolazi do ormarića držeći ga čitavo vrijeme pod naponom. Isto tako, iznimian interes iskazan je kako od strane novinarskih, tako i televizijskih ekipa, gdje posebno treba istaći časopis „Treće oko“ koji će uskoro objaviti jedno svoje posebno izdanje u cijelosti posvećeno temi ormarića i cijelom misteriju vezanom uz njega, dok će Krešimir Mišak, autor i voditelj serijala „Na rubu znanosti“, jednu od novih epizoda spomenutog serijala ekskluzivno snimiti na bloku 2, a za što su već uvelike otpočele pripreme. Vjest o ormariću pod naponom

prešla je čak i državne granice, tako da se uskoro mogu očekivati i dolasci znatiželjnika iz cijelog svijeta, a i šire. Ovakvu jedinstvenu priliku za promociju svog mesta prepoznali su i čelni ljudi općine Đurđenovac, te su prvi put u povijesti općine oformili i Turističku zajednicu koja prvenstveno ima zadatak osigurati dovoljan broj smještajnih kapaciteta za sve one koji su već najavili svoj dolazak kako bi vidjeli ovo čudo. Očekuje se uskoro i reakcija čelnih ljudi HŽ Infrastrukture; sada kad kolodvor Đurđenovac posjeduje jedan ovakav izvor energije, nema ni jednog razloga da se odmah i bez suvišnog odgađanja ne raskine ugovor s HEP-om, te se kolodvor u cijelosti prebaci na snabdijevanje strujom iz ormarića. Naravno da jedna ovakva pojava ne može proći bez onih koji će ustvrditi kako je

ovdje riječ o nečem natprirodnom, tako da će ovih dana u Đurđenovac stići tim sastavljen od nekoliko najpoznatijih svjetskih stručnjaka za „onostrano“ predvođenih „nevidljivim“ Krunom, koji će svaki iz svoje perspektive pokušati dati odgovor na ovaj jedinstveni fenomen. A sve dok se to ne dogodi, „čudo iz Đurđenovca“, kako su ga već prozvali svi oni koje je zainteresirala ova priča, do daljnog ostaje enigma. Kako god se završila saga o ovom ormariću, ni u kom slučaju ne bi trebalo zaboraviti ljude koji su ga otkrili i bez kojih bi svijet sasvim sigurno, ostao uskraćen za spoznaju o nečem ovako jedinstvenom, a to su naravno, naši Mika i Giba. Čelnici općine Đurđenovac već su poduzeli konkretnе korake u tom pravcu i po hitnoj proceduri pokrenuli postupak proglašenja ovog dvojca počasnim građanima, a mišljenja sam da bi i HŽ Infrastruktura, odnosno Regija Istok, isto tako na neki način trebala vrednovati i nagraditi ovo njihovo nesvakidašnje otkriće, koje je bez ikakve sumnje, na jedan krajnje pozitivan način skrenulo pozornost šire javnosti na željeznicu i željezničare. „Sultane, reagiraj!“ Inače, zadnjih nekoliko tjedana diljem HŽ Infrastrukture izvršni radnici „proslavljalji“ su „veličanstveno“ potpisivanje novog Kolektivnog ugovora. Emocije su bile toliko velike da se erupcija „oduševljenja“ nije mogla kontrolirati; čak i oni najtvrdi među nama bezuspješno su pokušavali skruti suze „radosnice“. Svečano je bilo i u Osijeku gdje se na dan potpisivanja slavilo do kasnih večernjih sati, a s razglaša je odzvanjao već pomalo zaboravljeni hit Sinana Sakića „Miko, druže moj“. Nakon niza godina u kojima smo se zbog sveprisutne recesije mnogo toga odrekli, a nakon što je država konačno izašla iz krize i donijela jedan od najvećih proračuna, te nakon što će u velikoj većini tvrtki koje imaju neke veze s državom biti isplaćene božićnice i povećana satnica, mnogi od nas očekivali su i potajno se nadali jednom ovako „povoljnom“ i „izdašnom“ Kolektivnom ugovoru, ali priznat ćete, malo tko je od nas vjerovao da može ispasti baš ovako „dobro“. Od starog su Kolektivnog, što bi rekao Aksentije Topalović u Maratoncima, „ostali samo dugmići“. Za razliku od prijašnjih pregovora, ovaj put na svojoj strani imali smo rijetko sposobne i kreativne pregovarače koji su svoj vrhunski potencijal i umijeće u zastupanju radničkih prava odavno potvrdili u tvrtkama kao što su RVR, PZZ Inženjering, AGIT, OVV, Pružne građevine, HŽ Cargo, Tersus Eko, a koje su, kao i njihovi zaposlenici, nakon potpisivanja gotovo pa „idealnih“ Kolektivnih ugovora doživjeli svoj nezapamćeni „uzlet“ i poslovno gledajući, svoje daleko „najbolje“ dane. S pravom očekujemo da se isto to sada desi i nama u HŽ Infri. Dečki su objasnili kako se to radi: kad je bilo staništa, nisu se libili otići toliko daleko da su čak zaprijetili i prosvjedom, čime su poslodavca jednostavno prisilili da pristane na sve njihove ustupke. Sportskim rječnikom rečeno: ušla 2 igrača s klupe, zabili nekoliko prekrasnih autogolova i slavlje je moglo početi. Naravno, ima zlobnika koji će reći kako je to u stvari slavio poslodavac, ali bitno je da mi znamo pravu „istinu“. Mogao bih se kladiti u bilo što da će za sve „dobre“ stvari iz novog Kolektivnog ugovora biti zaslužni oni koji su ga dogovorili i potpisali, a za sve loše oni koji ga nisu potpisali. Vezano uz ovo, u novinarskom žargonu već jedno dulje vrijeme uvriježen je izraz „burekdžija“. Njime se karakteriziraju oni pripadnici novinarskog poziva, koji pritisnuti vlastitim egzistencijalnim problemima pišu angažirane tekstove u kojima su za komad bureka s mesom i kutiju „filtera 160“ (meko pakiranje) spremni napisati sve što se od njih traži; od toga kako je Zemlja ravna ploča, pa do toga kako u televizoru žive mali ljudi. Tako je u glasilu jedne karikaturalne organizacije (čiji pripadnici istu iz milja nazivaju sindikatom), a koji se pojavljuje „često“ poput Halleyeva kometa, nepoznati autor (vjerojatno još mastan od bureka) napisao tekst pod naslovom „Veliki uspjeh u HŽ Infrastrukturi!“. Tek nakon što pažljivo pročitate ovaj uradak, shvatite koliko glad može destruktivno djelovati na nečije poimanje stvarnosti. Kako je o temi Kolektivnog ugovora već sve manje-više rečeno, ne bih to više komentirao, a i dani pred nama tek će nam otkriti sve „blagodati“ koje će nam jedan ovakav „uspjeh“ donijeti. Ipak, ima jedna zanimljivost koja je u indirektnoj vezi s ovim događajima: znate li koja je sličnost između pokojnog predsjednika jedne bivše nam države i čelnika jednog sindikata u HŽ Infri? Pa i jedan i drugi su po struci VKV bravari. Onog prvog smo preživjeli, a da li ćemo ovog drugog, vidjet ćemo za 3 i po godine kad budemo prebrojali „žrtve“... To bi bilo ono globalno, a što se tiče ovog lokalnog, znate li kako bi se zvao film „VRAG NOSI PRADU“ da ga je kojim slučajem redatelj David Frankel snimao u Regiji Istok? Ne bi bilo velike razlike u nazivu, samo što bi u zadnjoj rijeći umjesto suglasnika „P“ stajao suglasnik „B“. Na kraju, koristim priliku da Vam najavim da ćete ubrzo na Internet i facebook stranicama SPVH-a imati priliku pratiti naš video serijal pod nazivom „Živim bolje nego ministar“, a u kojem ćemo Vas upoznati s radnim uvjetima u kojima u 21. stoljeću rade naše kolege na području Regije Istok. A vjerujte, imat ćete što vidjeti...

ŽELJEZNICA I FILM

INOVACIJE I PODUZETNIŠTVO



PIŠE: SPVH
FOTO: SPVH

U Hypo centru u Zagrebu 27. i 28. listopada 2016. godine održana je druga međunarodna konferencija pod nazivom „Corporate Innovation and Intrapreneurship - CORP2IN“ (Korporativne inovacije i poduzetništvo). Glavna tema konferencije je bila važnost inovacija u svakom poduzeću, te se nastojalo dati odgovore na pitanja i izazove koji muče vlasnike kompanija i menadžment zadužen za razvoj i inovativne procese.

Razvoj tehnologije i ogroman rast količine podataka otvaraju prilike za stvaranje novih vrijednosti. Tradicionalne se industrije mijenjaju usvajanjem novih tehnologija. U zadnjih nekoliko godina tehnologija je postala jeftinija i dostupna svima.

Tehnologija je nositelj svih promjena vezanih uz digitalnu transformaciju. Izgradnja novih rješenja i usluga danas uglavnom ima tehnološku komponentu,

te financijski, osiguravajući, telekomunikacijski sektor danas sve svoje usluge temelji na upotrebi ICT tehnologija.

Očiti prodor informatičke tehnologije u druge industrije vidljiv je i na primjerima primjene virtualne (virtual reality) i proširene stvarnosti (augmented reality). Iako se ove tehnologije u početku svrstavalo u domene zabave i igara, današnje primjene proširene stvarnosti daleko nadmašuju predviđanja kako i gdje se sve mogu iskoristiti. Kada govorimo o virtualnoj stvarnosti, cijeli "svijet" kojeg vidimo na uređaju, a koji nam se nalazi na glavi, stvoren je uz pomoć računala (simulacija gledanja i sve aktivnosti stvaraju se u računalu u trenutku kada pomicemo glavu). Kod proširene stvarnosti cijeli vrijeme vidimo stvari svijet oko nas, dok računalo dodaje objekte i aktivnosti u uvidno polje korisnika u realnom

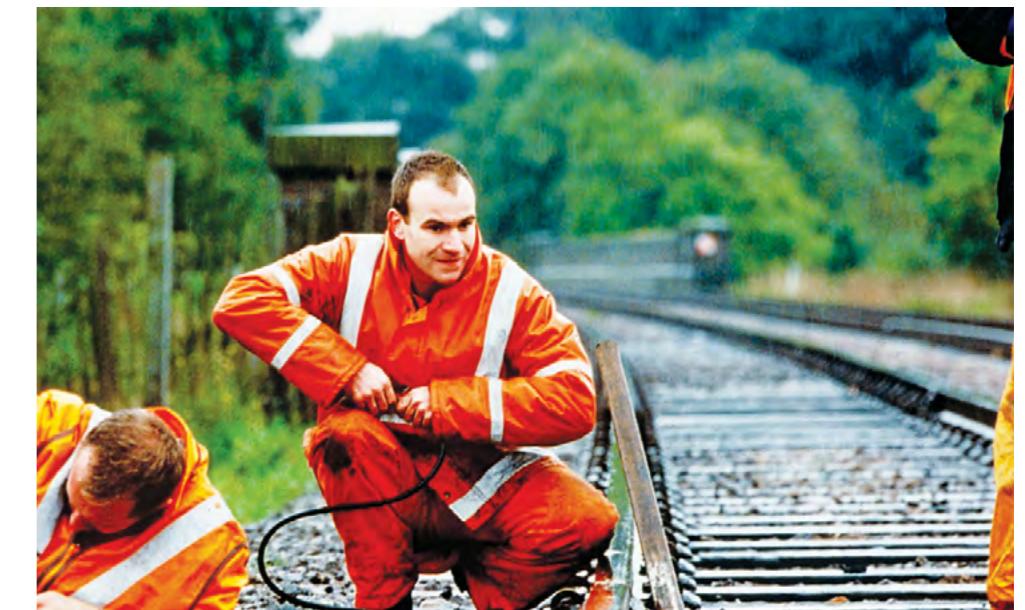
vremenu, tako da nam se čini kao da su ti objekti stvarni i da se nalaze u prostoru oko nas.

Za posovanje i poslovne korisnika daleko je interesantnije područje proširene stvarnosti (AR - Augmented reality), koja nam omogućava povezivanje stvarnog i virtualnog svijeta. Potvrdu mogućnosti raznolike primjene tržištu AR-a na tržištu je predstavio Microsoft sa svojim proizvodom Hololens, a koji je bio i demonstriran na samom CORP2IN događaju.

Microsoft i Volvo su prikazali kako Volvo u praksi koristi Hololens uređaj i kako s njim mijenjaju način dizajna, proizvodnje i testiranja automobila. Detaljnije ogućnosti primjene proširene stvarnosti će biti objašnjene u sljedećem broju ovog časopisa.

Britanski redatelj Ken Loach (rođen 1936.) obrađuje socijalne teme vezane za britansku radničku svakodnevnicu. Nakon prekida studija prava, karijeru započinje na televiziji režirajući serijale (Z Cars, Diary of a Young Man, ...), a svjetski poznat postaje filmom 'Kes' (1969.), pričom o zapostavljenom dječaku i njegovom sokolu. Za svoje filmove, od kojih su mnogi cenzurirani, dobio je niz nagrada na prestižnim filmskim festivalima. Na Hrvatskoj televiziji na Trećem programu nedavno je igrao ciklus njegovih filmova od kojih izdvajam socijalnu dramu 'Željezničar' (The Navigators) snimljenu 2001. godine. Kao što i sam naziv filma kaže, glavni lik je željezničar. Kako bi što bolje prikazao mentalitet ljudi koji rade na željezničarima, angažirani su natuščici (bez glumačkog iskustva) i manje poznati glumci, tako da film djeluje kao dokumentarac. Radnja se odvija pretežito na pruzi i u prostorima u funkciji održavanja pruge, uz nekoliko scena snimljenih izvan željezničkih eksterijera i interijera. Situacije djeluju autentično, od dijaloga do ponašanja željezničara, njihovim međusobnim odnosima, odnosu prema problemima u poslu te prilikom intervencija na pruzi. Radnja film smještena je u britanski Yorkshire, u vrijeme uvođenja

privatizacije Britanskih željezničkih sredinom devedesetih godina prošlog stoljeća. U prvoj sceni željezničari sa smijehom (i nevjericom) prihvajuču činjenicu da njihovo poduzeće više nije javna ustanova već prelazi u privatne ruke, ali uskoro shvate koliko je ta činjenica relevantna za njihov život i rad. Bez mogućnosti izbora radnici prihvataju nova pravila i ugovore koji podrazumijevaju neizvjesnost radnog mesta, uz 'rezanje' troškova održavanja. Uprava naglašava zadovoljstvo korisnika kao marketinški prioritet i uštede u opremi, materijalima i radnoj snazi, kao uvjete povećanja učinkovitosti. U postupku edukacije, radnici su u obvezni prisustvovati projekciji propagandnih filmova punih floskula, koji nemaju veze s njihovim stvarnim poslom. Stari uvjeti rada (kao i napredovanja) više ne vrijede, uz pojednostavljene uvjete za davanje otkaza. Kolege koji su zajedno radili na nekom poslu, zbog privatizacije, odnosno reorganizacije, sada rade u različitim (privatiziranim) poduzećima. Rad na pruzi koji je zbog sigurnosti (radnika i putnika) bio strogo definiran, podliježe improvizacijama. Posao se mora obaviti u zadanom roku (s manje ljudi), uz zanemarivanje propisa koji usporavaju



ŽELJEZNIČAR, drama
The Navigators (2001.)

PIŠE: Robert Jukić
FOTO: Robert Jukić

VILLAGE PEOPLE NEMAJU ŽELJEZNIČARA

u skretanje by nenad katanich



OD KADA JE DOŠAO NA ŽELJEZNICU, U ONA POSLIJERATNA VREMENA (POSLIJE DRUGOG SVJETSKOG RATA, DA NE BUDE ZABUNE - NAŽALOST, IMALI SMO PREVIŠE RATOVA) MISLIO DA MU SE OSMJEHNULA SREĆA I DA ĆE BITI ZBRINUT I OSIGURATI PRISTOJNU BUDUĆNOST ZA OBITELJ KOJU JE NAMJERAVAO OSNOVATI.

„Sve sam to video i upravio sam srce na sve što se radi pod suncem, kad čovjek vlada nad čovjekom na nesreću njegovu“ - Ilija je pročitao iz Biblije Propovjednika 8:9 i stavio mali srebrni lančić koji je dobio od sindikata kada je otišao u mirovinu. Srknuo je gutljaj bijele kave za doručak. To je mali ritual koji sa suprugom radi od kada je otišao u mirovinu. Ujutro bijela kava i Biblija. Zbog ovog drugog malo zbijaju šale s njim, ali Ilija se ne da. Oduvijek je imao svoj stav, pa makar bio jedini u tome. Oduvijek je volio čitati, ali nikad nije imao previše vremena da bi se upustio u Bibliju. Mirovina je idealna za to. Razmišljao je o pročitanom i komentirao sa suprugom. Ilija je osijedio i uvjerio se u istinitost biblijskih riječi. Od kada je došao na željeznicu, u ona poslijeratna vremena (poslije Drugog svjetskog rata, da ne bude zabune - nažalost, imali smo previše ratova) mislio da mu se osmjehnula sreća i da će biti zbrinut i osigurati pristojnu budućnost za obitelj koju je namjeravao osnovati. Otvara ormar kopa po zimskoj odjeći. Prosinac je i zaista je zahladnjelo. Na posebnom mjestu nalazi se nova uniforma - „sa rombom“ koju nikada nije uspio obući. To je jedna druga i ružna priča. Lice mu se ozari kada se sjeti, kako je „završivši obuku za prometnika, dobio dekret za prvo službovanje na željeznici - Bistrik, SR Bosna i Hercegovina. Pošto je temeljito svladao željezničku geografiju, znao je da je to na uzanoj pruzi kod Sarajeva. Sjeća se, kada je mladi i naočiti, sišao s mješovitog vlaka koji je morao stati da bi lokomotiva i potiskivalica uzele vodu u kolodvoru Bistrik. Javi se prometniku, a ovaj ga je uveo u šefov ured. Još uvijek se živo sjeća kao su se krošnje stabala vijorile na proljetnom vjetru, a iza njih pucao pogled na Sarajevo. Odmah je započeo s radom. Živo se sjeća, kao je izašao pred prvi vlak - brzi iz Sarajeva za Dubrovnik, koji se zaustavio jer je čekao križanje zakašnjelog brzaka iz Beograda za Sarajevo. Pozdravljuju ga, naravno strogo službeno salutirajući, strojovoda i ložač zaprege, pa isto i vozne lokomotive serije 85. kako je bio zbutjen, kada mu je mentor objasnio da mora provjeriti da li su konduktori zaposjeli kočnice prema upisnim vagonima u putnom listu. Svi konduktori mu salutiraju, a vlakovođa dolazi i podnosi prijavak.... u tim mislima trgne ga milim glasom njegova unučica Andela:

-Dida, jel' idemo danas gledati vlakove na kolodvor?

-Naravno, Andela, anđele moj!

-Jel' odmah!?

Andela je uvijek spremna za kolodvor i vlakove.

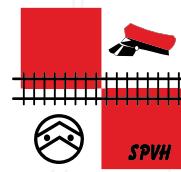
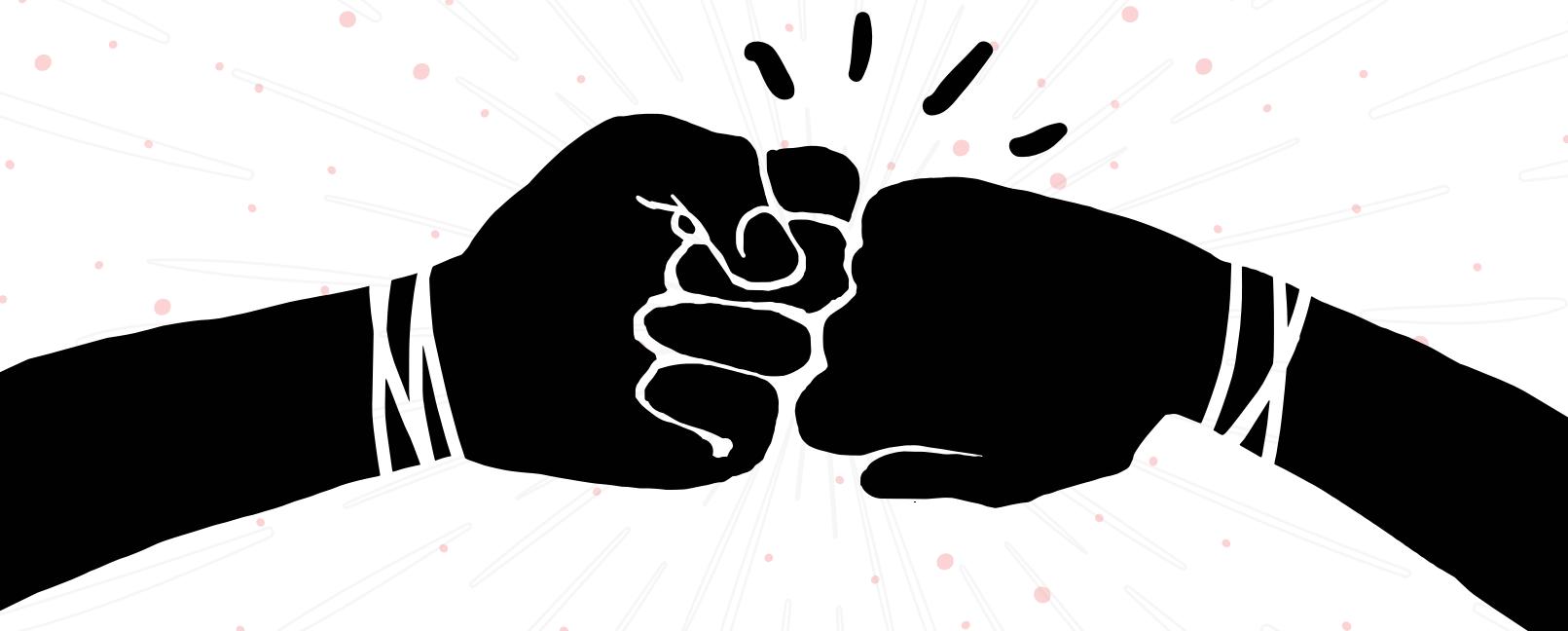
-Ne, anđele, prvo dida ide nešto obaviti, pa ćemo ići poslije ručka.

-Dobro, do tada ću pripremiti uniformu i obući Malu Irenu za službu - odlučno će Andela. Iako sin nije htio poći očevim stopama na željeznicu, Andela svoj posjet kolodvoru shvaća vrlo ozbiljno, iako još ne ide u školu. Čak je naučila pisati brojke i skoro sva slova, da može „pisati knjigu kao teta Irena“.

nastavak slijedi u idućem broju



NIKAD NIJE KASNO DA BUDEŠ ONO ŠTO SI MOGAO BITI



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