

BUDI
PROMJENA KOJU
ŽELIŠ VIDJETI U
SVIJETU

NA PERONU

VIJESTI SINDIKATA PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE

17

BAR SAM U NEČEMU
DOBRO SLOŽEN

21

BITI ODGOVORAN

27

POMALO NESTAJU
KOLODVORI
I ŽELJEZNIČARI

34

DRAŽE MU JE
MORE OD RAVNICE





VLAK U SNIJEGU

foto: Branimir Butković



KAD IH NITKO NEĆE, HOĆE IH PROMETNI POSLOVI

Nakon niza prekranja, atestiranja i certificiranja zaštitne jakne koje su bile namjenjene radnicima elektrotehničkog sektora završile su kod prometnog osoblja. Kako?

„Ja mislim da je tako dobro“ - je argument koji je na velika vrata uveo direktor Prometnih poslova. Isporuka je krenula uz njegov blagoslov. Pomenuti as tako je odlučio izravno prekršiti odredbe važećeg Pravilnika vodeći se valjda poznatom krilaticom: „Quod licet lovi, non licet bovi“. Nevjerojatno je da se takva nonšalancija

odnosi na radnike koji neposredno sudjeluju u reguliranju željezničkog prometa, odnosno rade sa željezničkim vozilima u pokretu te kao takvi moraju biti odjeveni u skladu s Pravilnikom o radnoj odjeći, obući i zaštitnim sredstvima. U suprotnome može doći do ugrožavanja sigurnosti željezničkog prometa, kao i ugrožavanja sigurnosti samih radnika. Sukladno važećem Pravilniku o radnoj odjeći, obući i zaštitnim sredstvima boja nije niti približna onoj propisanoj Pravilnikom.

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 Katanic

Fotografije
SPVH

Naslovница
Josip Komljenović - Joja, manevrist u ZG GK

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

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

Povezivanje i suradnja željezničke industrije Jugoistočne Europe i Hrvatske



Piše: Anto Iličić
Foto: SPVH

27. siječnja 2017. u HGK-u u Zagrebu održana je konferencija u organizaciji Klastera za željeznice Jugoistočne Europe (RCSEE) i Mreže za poslovnu podršku (BSN), u suradnji s HGK.

U B2B razgovorima sudjelovalo je stotinjak tvrtki iz zemalja regije i Hrvatske. Na Wikipediji možemo pročitati da je kratica B2B kratica za engleski Business-to-business.

B2B povezuje sve sudionike u poslovnom procesu koji prethode krajnjim korisnicima (dobavljači, posrednici, distributeri, itd.).

U uvodu konferencije politika je dala svoju ne baš prvorazrednu podršku. Tako je iz Ministarstva mra, prometa i infrastrukture načelnica Sektora željezničkog prometa gospođa Snježana Josipović izrekla nekoliko

načelnih, općepoznatih tvrdnji o željeznicama koja može biti generator razvoja željezničke industrije - ustvari ništa. Slično je govorila i slično je rekla ništa Janja Groš direktorka Poslovnog područja Razvoj i investicijskog planiranja HŽ infrastrukture. Dakle govorila je o ulaganjima u poboljšanje željezničke mreže, a dojam je da ni sama nije znala što želi reći.

Državni tajnik Ministarstva gospodarstva, poduzetništva i obrta Mario Antonić pohvalio se novim Zakonom o javnoj nabavi, koji je u primjeni od 1. siječnja 2017., u kojem je kriterij najniže cijene zamijenjen kriterijem ekonomski najpovoljnijom ponudom, ali nije baš uvjerljivo opisao kako će se birati ekonomski najpovoljnija ponuda.

Uočljivo je bilo da iz uprava željezničkih tvrtki nije bilo nikoga, naročito se isticao nedolazak našeg člana uprave gospodina Ivana Kršića...

Nasuprot političara poslovni sudionici bili su puno konkretniji - iskoristili su prilike, razgovarali su...

Mi smo na www.spvh.hr objavili video priču o ovom važnom događaju za koji vjerujemo da će ga slijedeći put podržati politička prva liga. Tad ćemo znati da postoji i volja da se pomogne željeznicama da postane okosnica razvoja naše, ali i susjednih država.



Što je HŽ CARGO privuklo na ovu panel raspravu i konferenciju?

Goran Zeba, zamjenik direktora tehnologije u HŽ CARGU:

Ovakve konferencije koje ujedinjuju poduzeća

željezničkog sektora svakako su dobro došle i ovakve konferencije mogu biti od koristi, prvenstveno za HŽ CARGO ali i ostala poduzeća koja se bave takvom djelatnošću kako bi imali priliku vidjeti kako se događa liberalizacija željezničkog

tržišta. Dolaze neke nove velike firme koje imaju i te kakvog bogatog iskustva na tom području a mi mali se moramo tome oduprijeti. Ovakvi sastanci su prilika da o svemu tome razgovaramo.

Nama u Infrastrukturi bi bilo dragoo da HŽ CARGO postane lider teretnog prijevoza u ovom dijelu Europe.

Da čuli smo kakva su iskustva drugih željeznicama. Tamo se radi od same države, resornog ministarstva i koliko pomaže u svemu tome da bi njihova poduzeća uspjela na tom željezničkom tržištu a to očekujemo ovdje od svih učesnika počev od Države, kolega iz Infrastrukture i svih drugih poduzeća bivšeg HŽ-a.

je bila u drugom planu, što se nažalost odrazilo tako da su pruge ostarjele, da su kapacitetu došli tamo gdje jesu i sada je renesansa pokrenuta. Cijeli svijet, a osobito EU ulaže sve napore da se definitivno željeznicama oporavi, prvenstveno kroz ove Junkerove fondove koji iznose 530 milijardi eura i na koje ćemo se mi kandidirati i aplicirati.



Može li se u narednom kraćem periodu očekivati nekakve dobre rezultate za željeznicu u Hrvatskoj?

Prof. dr. sc. Ivan Miloš, Akademija tehničkih znanosti Hrvatske, Odjel prometa

To bez daljnega. Ovo moramo naglasiti kao jedan prekretni i povijesni trenutak kada se definitivno cijela Europa, pa i veći dio svijeta, uhvatilo u koštač s ključnim problemom, a to je održivi promet. Nema održivog prometa bez željeznice. Mi kroz istraživanja koja smo napravili kroz europske projekte koje je financirala Europska komisija, a vi znate da sam ja radio do sada 5 tih projekata, oni su pokazali da su eksterni transportni troškovi narasli



ORaH JE PRIJATELJ ŽELJEZNICE

Mladen Novak, predsjednik ORaH-a

ORaH JE PRIJATELJ ŽELJEZNICE



RAZGOVARAO: Anto Iličić
FOTO: Mario Grbešić

Da se upoznamo, tko je Mladen?

Rođen sam 20. prosinca davne 1963. godine u Sisku, odrastao u Sisku, živio u radničkoj četvrti koja se nekad zvala Željezara, danas je to Caprag, osnovnu školu i ona prva dva opće srednje, Šuvarovo školovanje, sam išao u Sisku, druga dva sam išao u Zagreb, u Palmotićevu, tadašnji ŽOC. Počeo sam 82. raditi kao prometnik vlakova, tadašnji OOUR saobraćaj Sisak, to se tako zvalo. Prvi kolodvor mi je bio kolodvor Lekenik. Onda Domovinski rat, poslije toga sindikalne vode, poslije sindikalnih voda otiašao sam u HŽ Putnički prijevoz u Direkciju. 2011. godine mi je počeo saborski mandat, u 7. sazivu Sabora sam bio zastupnik, prvo Laburista da bi nakon određenog vremena došlo do razlaza između mene i tada novog rukovodstva. Nakon toga sam jedno vrijeme bio nezavisni zastupnik, poslije toga sam prešao u ORaH i evo danas sam predsjednik Održivog razvoja Hrvatske, poznatijeg kao ORaH. To je u najkraćim crtama.

Hvala ti, idemo sa ORaH-om nastaviti. Nedavno si izabran za predsjednika ORaH-a,

između 3 kandidata, na čemu ti čestitamo.

Hvala lijepa. Odmah po izboru izjavio si da će ORaH ostati na lijevom političkom spektru, okrenut zelenima i biračima koji teže društvenoj pravednosti. Prevedeno to znači da i dalje ne računaš na prisutnost u Saboru, odnosno to je naša procjena, ni na veći utjecaj, kako na državnoj tako i lokalnoj razini. Padobro, to je vaša subjektivna procjena isto kao što je moja subjektivna procjena da ukoliko se održi ovaj redoviti ciklus parlamentarnih izbora očekujem da u narednom periodu možemo dovoljno osnažiti stranku da na idućim parlamentarnim izborima postanemo parlamentarna stranka. To je moja procjena, na kraju krajeva, s tom idejom, s tom vizijom sam se kandidirao za predsjednika i dalje mislim da je to prilično realno.

Živi bili pa vidjeli a i svakako ti želimo i uspjeha. Kakav je stav ORaH-a prema željezničkom sektoru u Hrvatskoj, u svom dosadašnjem političkom radu imali ste iskustva sa željeznicama u Hrvatskoj, naravno i u Europskoj uniji,

dali bi se koji dobri primjeri mogli preslikati na željeznice u Hrvatskoj?

Pa u svakom slučaju postoje mogućnosti i želja nama je da što više tih pozitivnih primjera preslikamo. Iskustvo nam govori da mi kad koristimo nekakva iskustva, odnosno ono što je praksa vani, pogotovo u toj zapadnoj Europi, u pravilu izvlačimo uglavnom onaj lošiji dio, negativni dio. Ono što je pozitivno ili to izvučemo u manjoj mjeri, nedovoljnoj mjeri u odnosu na mogućnosti ili to potpuno izostavimo. Što se tiče primjera u Europskoj uniji moram priznat da ima i pozitivnih i negativnih. Kad je već netko napravio grešku vani, ne vidim razloga zbog čega bi mi, onako nekritički primali sve skupa, zbog čega odmah ne izolirati onaj dio koji je negativan i primijeniti ono što je pozitivno. Recimo, zadnji put, kad sam već preuzeo ovu funkciju predsjednika ORaH-a, tad sam napomenuo slučaj, koji je nema dugo objavljen, Nizozemskih željeznica gdje je kompletan željeznički promet snabdjeva energijom iz vjetro elektrana. Imate slučaj da recimo u Austriji, željeznice imaju svoje elektrane. Ne vidim razlog zašto mi

ne bi ta iskustva koristili, tim prije što sam napomenuo da na neki način to može biti motor za dizanje kompletne industrije i kooperanata, ovih malih, ne samo generalno, nekakve velike industrijske potencijale, nego i njihovih sitnih kooperanata koji mogu mnoštvo tih malih dijelova koji su potrebni izgrađivati, ugrađivati i zapošljavati lokalnu radnu snagu.

Ovdje mi se čini da će željeznica kroz ORaH dobiti prijatelja željeznice?

Pa, nema dugo, bili smo na jednom skupu kad mi je kolega koji je sjedio do mene rekao da za vrijeme mandata sedmog saziva Sabora se govorilo više o željeznicama zahvaljujući meni nego u svim sazivima dosada. Mislim da sam svojim dosadašnjim radom u Saboru i politici općenito opravdao očekivanja svih željezničara, mada čisto sumnjam da su i bila očekivanja, ali da ih nisam razočarao svojim nastupima.

Nedavno si izjavio da je premijer Plenković bolji spin stručnjak od bivšeg premijera Ive Sanadera jer govorи o kupnji bez konkretnog plana ili strategije za INA-u i njezinu budućnost bez plana?

Apsolutno, i sad stojim iza toga. Gledajte, mi imamo jednu situaciju da na sam Badnjak saznajemo neugodnu činjenicu da smo izgubili arbitražu i sad kako to dobro zamotat i upakirat? I on to spomene u pola rečenice: danas smo dobili obavijest da smo izgubili arbitražu, ali radujte se narodi, mi kupujemo INA. Nit je itko s Mađarske strane rekao da je INA uopće na prodaju, nit je rečeno s kojim sredstvima, nit postoji vizija što ćemo mi s tom INA-om. Mislim to je definitivno, ono, baš, mislim da sam negdje pročitao da kažu to je pozitivan PR, pa kad ti se događa nešto i loše uvijek naglašavaš ono što je dobro, što je pozitivno i nema veze što, u sastini, Titanik tone. Tako da ostajem pri tome, s tim šta nije to jedini primjer gdje je gospodin Plenković pokazao

da je vrhunski spin maher. Vi kad pogledate njegovih prvi 10 izjava koji god problem mu je netko spomenuo on je uvijek rekao, to nam je jedan od prioriteta. Ova Vlada, po tim njegovim izjavama, ima više prioriteta nego sve dosadašnje zajedno ali to što to stvarno nema pokrića u ničem, to je nešto drugo.

Kako da onda mi na željeznicu gledamo na Vladu i premijera, misliš li da je takav odnos i prema željezničkom sektoru i prema nadležnom ministru prometa koji je u nekoliko navrata radio već krupne pogreške prema željeznicama?

Ja bi ovo pitanje podijelio na dva dijela: odnos ove Vlade prema željeznicama i plan sa željeznicom. Ja misli da ova Vlada nema plan s ničim. Stvoren je dojam, percepcija kod građana je, dobili smo kulturne, uglađene ljudi koji se znaju ponašati, koji znaju svijet, koji su obišli svijet, koji komuniciraju s raznim državnicima, koji su za klasu-dvije iznad onoga što smo imali do sada, koji ne potežu svađalačke odnose kao što je to radio Milanović, koji nisu ljudi bez odgovora na svako pitanje kao što je to bio Karamarko, koji barataju ne samo hrvatskim nego i nekoliko svjetskih jezika kao što to nije bio u stanju napraviti premijer, tadašnji premijer Orešković.

S druge strane, sam odnos prema željeznicama treba vezati uz situaciju unutar Vlade. Ova Vlada je u stvari puna kompromisa. Kompromisa u kadrovskom smislu. Imamo situaciju da je Vlada sastavljena od dvije političke opcije koje su u nekim situacijama potpuno identične, u nekim stvarima se takmiče tko će biti gori, s nekakvim pričama o nekakvima prioritetima, o nekakvima reformama. Te reforme su šuplja priča, mislim, to ja valjda sad svakome jasno. Vlade koje se razmeću stavovima, mi sad idemo pošteno za razliku od svega onoga što je bilo, pa idemo pošteno pa onda imate predsjednika Sabora, koji je formalno drugi čovjek ove države, koji vam daje



netočne podatke da bi dobio privatni kredit. Mislim, o čemu pričamo? Pa imate situaciju da se za jedno državno poduzeće mijenjaju uvjeti da bi se njegov kum tamo uhljebio. Mislim, takvih primjera imate ne jedan, imate ih cijelo čudo, tako da sva ta priča je ustvari samo ugodna vanjština ili što smo mi nekada, kad smo išli u Trst u vrijeme mraka, znali reć da Talijani imaju samo dobar celofan, pa znanju sve, čak i ono što nikad ne bi pristao kupit, zamotat u lijep celofan i nama to jako dobro prodati.

Upitali ste za još jedan problem unutar funkciranja te Vlade a to je funkciranje ministra, našeg resornog ministra s. premijerom. Javna je tajna da su oni, u stvari, dvije različite struje HDZ-a. Zna se, kuloari tako govore, mediji su dali tako naslutit, da je naš ministar, na neki način, nametnut kao rješenje Premijeru i samim tim tu nema sreće u suradnji.

Tijekom saborskog mandata, sjećamo se to je bilo dosta zanimljivo, doveo si u Kutinu veleposlanika Islamske republike Iran u Hrvatskoj koji je javno ustvrdio da su Iranski ulagači ozbiljno zainteresirani za kupnju Petrokemije ili dijela Petrokemije. Ima li ta ili tadašnja inicijativa konkretnih rezultata?

Pa ovako, ja sam kao predsjednik skupine prijateljstva, saborske skupine Hrvatsko - Iranskog prijateljstva u dva navrata boravio u Iranu. Njihova delegacija kad je boravila u Hrvatskoj, između ostalog, tad je došla njihova izuzetno jaka gospodarska delegacija i bili su zainteresirani za nekoliko projekata. Da ne kažem da sam iskoristio tu situaciju i zamolio Sisačko-Moslavačku županiju i županijsku gospodarsku komoru da organiziraju predstavljanje 4 firme koje mogu realno nešto ponuditi. Tom prilikom predstavnik Petrokemije rekao da su dugovi Petrokemije otprilike 250 miliona kuna ili oko 40 milijuna dolara. Rečeno je da je glavna sirovina plin, tad

su se gospoda iz Irana zainteresirala s obzirom da je Iran, oni inzistiraju da se to kaže, zemlja sa najvećim rezervama plina na svijetu a istovremeno, Iran je jedan od najvećih uvoznika umjetnog gnojiva. Iran ima stvarno ogroman gospodarski suficit, znači novaca ima na raspolaganju, da ne kažem, koliko treba. Oni su tad zatražili da se prema njima uputi jedno pismo namjere u smislu koliki je realni kapacitet Petrokemije, koliko je potrošnja sirovine, koliko je prodajno... sve one podatke koji mogu utjecati na eventualno sklapanje ugovora i da su oni zainteresirani da ulože u to, da budu zemlja partner i da opskrbuju Petrokemiju s potrebnim količinama plina i da istovremeno sav višak proizvodnje, ja sad otprilike citiram njihovog predstavnika koji je rekao - podmirite Hrvatsku, sve što je višak mi uzimamo. Mislim da je to bila fenomenalna prilika, međutim iz nekih razloga koji su meni nepoznati od toga se odustalo. Meni je danas žao zbog toga jer to bi značilo i prilično veliko povećanje proizvodnje u samoj Petrokemiji, što odmah nekako povlači za sobom i otvaranje novih radnih mjesto i čuvanje postojećih. Zbog čega se nije išlo s tim, gledajte, vjerojatno i politička situacija s obzirom na odnose u to vrijeme prema Iranu, da je Iran tada u tom trenutku bio tek u fazi iščekivanja ukidanja sankcija. Ali, recimo u dva navrata sam bio u Iranu i vidim da tamo posluju sve evropske firme. U hotelu u kojem smo bili smješteni je bilo Slovenaca, Nijemaca, Francuza. Poslovni svijet je daleko iznad političkih zbivanja. Tako da mi je žao što nije došlo do toga. Moram napomenuti da smo imali tom prilikom, službenu večeru kad smo bili gosti iranskog veleposlanika. I tad su Iranci bili impresionirani sa niskopodnim vlakovima i tramvajima.

Impresionirani?

Bukvalno impresionirani. I postavili su upit koliko je realno. Pitanje je išlo, njihov grad iz kojega je bila delegacija na sajmu, njihov grad ako se dobro sjećam je preko 2 milijuna stanovnika.

Pitali su koliko stanovnika ima Zagreb, kolika je potreba grada Zagreba za tramvajima, koliko ih ima za održavanje nekakvog normalnog prometa. Tad su iznošeni podaci, da Zagreb ima nešto manje od 800.000 stanovnika, da ima sto vozila, sto tramvaja u prometu. Onda su oni rekli da bi njima po tom ključu, trebalo oko 300 tramvaja i recimo lake željeznice. I njima su se kao partneri pojavili Kinezi koji su uporno forsirali Metro. Ali s obzirom da u Iranu prostora ima, da su to avenije po 150 metara široke, nema potrebe za ići pod zemlju. Oni imaju prostor i njih je interesiralo, ovo ih je jako oduševilo i bili su jako zainteresirani da se sklopi suradnja po tom pitanju. Da se napravi nešto tipa tramvaj, laka željezница i da se zaposle svi naši kapaciteti. Praktički, mi smo mogli osigurati posao stoljeća. Međutim, izostala je dobra volja, zašto, nemojte me pitati, jer ne znam pravi odgovor, mogu samo naslućivati, a to je besmisleno.

Idemo s ovog političkog dijela na onaj željeznički, budući da smo te najviše zbog tog dijela i zamolili za razgovor. Dok si bio saborski zastupnik upozoravao si na štetnost ukidanja putničkih linija kao mjera ušteda u HŽ Putničkom prijevozu. Kako danas na to gledaš?

Gledam absolutno jednako. Tu se moje stanovište, niti je, niti se može promjeniti. Gledajte, tu treba govoriti opeč o jednoj drugoj stvari. Za moj pojam država je ta koja mora osigurati javni prijevoz. Ovo što se kod nas dogodilo, na žalost nametnuto je od strane Evropske unije, a s naše strane bespogovorno prihvaćeno, da se dio tog dijela mora komercijalizirati i privatizirati. I to u stvari pod krinkom da će konkurenca povećati kvalitetu usluge. Kada je bilo donošenje Zakona o željeznicama, ne znam da li se sjećate, da li ste pratili, ali tada sam upozoravao

da to praktički znači uništavanje naše željeznicice. Vi sad imate soluciju da vam praktički koncesiju jednog dijela pruge može uzeti tko god hoće. Imamo takav slučaj sa britanskim željeznicama, govorim konkretno o Londonu. I što se dogodilo? Posljedica toga je bila da je država poslije otkupljivala to isto po znatno višoj cijeni u znatno gorem stanju. Mi sad dolazimo u tu fazu da se u suštini nekome pogoduje. Ako ćete komercijalizirati prijevoz, onda će netko ući u onom dijelu u kojem se stvara dohodak. To znači, da pojednostavnimo priču, u zagrebački prsten. A što je s ljudima koji putuju iz Bjelovara, što sa ljudima koji putuju, ne znam, iz Nove Kapelje, iz Gospića, to nekome nije interesantno. S druge strane državnom prijevozniku će se to nametnuti kao usluga, i onda će ga kritizirati: gledaj koliko ti nas koštaš, a kakva je kvaliteta usluge. Kvaliteta usluge ni ne može biti drugačija, kad je ulaganje u željeznicu, budimo iskreni već 30 godina izostalo do one razine koja bi trebala biti. Pogledajte samo koliko imamo kilometara pruga na kojima je remont pruge izostao u onom ciklusu kako je trebalo biti. A to je odnos, ne možemo sada reći da je to odnos samo Vlade premijera Andreja Plenkovića. Naravno, svih Vlada. To je kontinuitet svih Vlada bez obzira koje oni stranačke dresove nosili, svi su se jednako ponašali prema nama.

Dobro, vrlo zanimljivo je da se Europska unija u svojim bijelim knjigama, opredijelila za to da u kopnenom prijevozu do 2020. godine treba biti 30% prijevoza prebačeno na željeznicu, a do 2050. godine 50%, a mi činimo upravo suprotno.

Tu također treba biti iskren, to su vam isto floskule. Činjenica je da Europa radi odnosno Berlin preko Brisela radi ono što on želi. Imate situacije da u suštini, jedino što ih interesira je njihov

prijevoz, njihove robe i za njihove potrebe. Tek putem nekih tranzitnih pravaca se diže taj postotak, ovo što ste vi govorili. A to što će se nama lokalno događati, da netko iz Virovitice neće moći za Osijek ili Zagreb, što će netko iz Nove Kapelje ostati totalno bez prijevoza, to što je Zadar odsječen, to više nikom nije interesantno, to nije njihov njihov interes. Mi smo se tu trebali drugačije postaviti i bilo je prostora, na žalost. Bilo je prostora, ali na žalost nije iskorишten. I to ne možemo pripisati nikom drugom nego isključivo ljudima koji su nas predstavljali tamo. A njima je bilo jedino bitno, da su oni tamo prisutni, da oni vide, da budu viđeni i da uredno odšute ono sto se tiče naših nacionalnih interesa.

Naravno, Evropa ne radi ništa drugo, nego kao i svi drugi. Radi za svoj interes, što je logično. A zašto mi ne radimo za svoj interes, to si nikako ne mogu dokučiti i ne možemo otkriti. Recimo, upozoravao si na nelogičnost obnavljanja pruga, na kojima prestaju voziti vlakovi. Imaš li možda ili radi li ORaH kakav prijedlog rješenja za lokalne pruge.

Da budem iskren, u ovom trenutku ne, jer ja sam tek preuzeo stranku koja je, budimo iskreni, pomalo zapuštena i tek nam predstoje neke stvari. Prvo se moramo međusobno i unutarstranački ustrojiti, preustrojiti, s druge strane moramo se i kadrovske ekipirati. Ali to sam spominjao, kada sam govorio o ulaganjima u te pruge. Evo npr. slikovitog uzorka. To vam je kao da kod sebe kući, odlučite da jednu sobu nećete koristiti. Ali idete je kompletno renovirati, staviti joj zlatne kvake, popločiti mramorom i sl., da li ćete to učiniti. Normalno da nećete. Ovdje se vraćam na željeznicu, da smo mi radili sve skupa, ali to propada. Nekorištenjem propada čak možda i više da se odvija redovit promet

i nekakvo redovito održavanje. Vi možete kupiti novi mercedes, ali ako ga nećete održavati, kroz neko vrijeme, on sam od sebe propada.

Za ovakvo stanje bi najjednostavnije bilo reći da je to nesnalaženje, aljkavost i slično, mada se ja ne mogu oteti dojmu da je to pogodovanje određenim lobijima, da bi se kroz nekakve projekte povukli novci. A što će poslije s tim biti, to nikog živog ne interesira. Što po meni već ide u kategoriju zločina prema vlastitom narodu. Neću sad reći nekakva veleizdaja ili takve stvari, ima onaj koji bi se trebao time baviti, nažlost, ne bavi se. I dok god mi u državi imamo situaciju, da su nam

najcjenjeniji ljudi oni koji bi u stvari trebali sjediti iza rešetaka, o čemu pričamo.

Za razvoj ruralnih područja itd., a ovdje mašu samo za koridorske pravce koji su u interesu ne isključivo Hrvatskoj.

Dobro, ne možemo reći da nisu i nama. I nama su u interesu, ali prvenstveno to je interes nečiji drugi. Ali ako dodete na poziciju ministra ili premijera, ne možete reći da vas se određeni problem ne tiče. A kad dodete u situaciju da ga morate obrazložiti onda kažete da će to biti jedan od naših prioriteta, a kad

završi sastanak, zatvorite vrata za sobom i već imate neke druge prioritete. A to se nama upravo događa. Ali to nije sad samo ova Vlada, naglašavam, mi imamo kontinuitet takve politike. To je ono što tvrdim, da u stvari treba mijenjati politiku. Nije politika ta koja kvari ljudi, nego im omogućava da pokažu svoje pravo lice.

Da, to si baš dobro rekao. Osvrnimo se i na onaj dio koji si u početku razgovora spomenuo. Dakle, sudionik si Domovinskog rata od 1991. godine. Kako gledaš na današnju ulogu

**ZA MOJ POJAM
DRŽAVA JE TA KOJA
MORA OSIGURATI
JAVNI PRIJEVOZ. OVO
ŠTO SE KOD NAS
DOGOĐILO, NA ŽALOST
NAMETNUTO JE OD
STRANE EVROPSKE
UNIJE, A S NAŠE STRANE
BESPOGOVORNO
PRIHVĀĆENO, DA SE
DIO TOG DIJELA MORA
KOMERCIJALIZIRATI I
PRIVATIZIRATI. I TO U
STVARI POD KRINKOM
DA ĆE KONKURENCIJA
POVEĆATI KVALITETU
USLUGE.**





hrvatskih branitelja u razvoju željezničkih poduzeća.

Kako gledam? Postoji jako poznata izreka generala američke vojske koji je rekao: „Ako smatrate da trebate naplatiti svoje domoljublje, recite koliko to košta i odite.“ Apsolutno jesam za prava stradalnicima Domovinskog rata, za branitelje koji su stvarno stradali u ratu, da im se omogući. Ali ne na način na koji je to kontinuirano rađeno, da su oni kupovno biračko tijelo. Imate masu primjera u svijetu gdje su veterani pojedinih ratova u stvari imali radne terapije. I to je to, ništa te ne može toliko dignuti psihički, moralno, kao to kad radiš nešto što voliš. Kad osjećaš nekakvu sigurnost, kad osjećaš da daješ doprinos toj zajednici i kad te to sve skupa na neki način zadovoljava. Kod nas je napravljena strahovito velika podjela unutar društva. Na popisu sad imamo preko 500 tisuća branitelja u Hrvatskoj. Kad pogledate, u svakoj sredini se zna da postoje i neki koji su lažni, čak lažni branitelji. Ne znam što je taj „branitelj“ imao od toga, što je ostvario. Ali i lažni

ratni vojni invalidi. A svi znamo za te slučajeve, sjećamo se famoznog slučaja dr. Rubala. Kod drugog dijela stanovništva, kod onih koji nisu ostvarili ništa kroz taj status, stvara se animozitet prema braniteljskoj populaciji. A ta braniteljska populacija to nije zaslужila. Ali to je stvoreno zbog ili nesnalaženja ili ... Ali nisam inače sklon da netko kaže, gledajte, nije se snašao ili ono, zašto je preuzeo odgovornost. Nije samo preuzeo poziciju, preuzeo je i odgovornost. I tu sam apsolutno protiv toga da sam status nekoga tko je branitelj mora imati ključnu ulogu u vođenju nekakve firme. Ne, ako je to njegova sposobnost i kvaliteta. Ali da mu je to jedina karakteristika koja mu otvara sva vrata, mislim da je to danas jedna žalost. Dobrim dijelom je to dovelo u situaciju u kojoj jesmo.

Dobro, još nismo dodirnuli onaj dio tvojih početaka kad si radio kao prometnik vlakova. Ništa konkretnije osim Lekenika. A kolege iz Lekenika

su već zaboravili da si ti s njima dijelio danjske i noćne. Možeš li nešto reći o tom svom prvom iskustvu i kako gledaš na položaj i poziciju, ulogu prometnika vlakova i ostalog izvršnog osoblja iz prometnih poslova?

Pa uvijek se rado sjetim tih svojih prometničkih dana. Radio sam ja ne samo u Lekeniku. To mi je bio prvi kolodvor. Zadnji kolodvor u kojem sam radio je Sisak. Uspoređivati ono vrijeme i danas ne znam koliko uopće ima smisla. I po samoj veličini prometa, a o količini tereta da i ne pričam. Zanimanje prometnika vlakova po mom mišljenju je bilo puno kompleksnije nego što je to danas. Ne mogu se oteti dojam da smo si i sami dijelom krivi što je poprilično degradirana kompletan izvršna služba, kompletan željezničar. Nekad je bilo sasvim drukčije, znamo iz priča naših starijih da su u nekom mjestu svećenik, učitelj i šef stanice bila tri najviđenija čovjeka. Danas, maltene, kad vam spomenem u medijima nekog željezničara, gotovo da imate dojam

da je sa gađenjem izrečeno, ono kao kategorija ljudi niže klase. To mene kao željezničara od školskih dana, iz željezničke obitelji strahovito žalosti. Ali jednostavno ne vidim mogućnosti da će se to u neko dogledno vrijeme promijeniti. Jer nekako je postalo normalno da je to tako.

Pa dobro, imaju li uopće ova tri poduzeća koja su nastala podjelom jedinstvenih željezničkih šansu opstati i biti dobro mjesto za graditi budućnost mlađima.

Trebali bi imati. A da li će imati, ovisi o politici.

Samo politici?

Pa isključivo, možemo se mi zavaravati, samo politika je ta koja donosi odluke.

Politika je preko noći donijela odluke za ugasiti neka poduzeća, možete se na glavu postaviti, to je tako. Npr. politika je svojevremeno donijela odluku da se neka firma prepusti nekom privatniku za 1 kunu. I onda se on zaduži za tu istu firmu, digne kredit, dobije novce, firma i dalje u gubitku i propadne preko noći. Tako, koliko god mi htjeli ili bili emotivno upregnuti, trebamo i sami dati doprinos za ostvarenje zacrtanog cilja. Trebalo bi kontinuirano raditi da imamo nekakav svoj lobi koji je u stanju izboriti se za drugačiju poziciju, prvo unutar resornog ministarstva, a onda i na razini cijele države. Do tada, bojim se da su nam šanse gotovo nikakve. Nisam pesimista pri tome, da mislim da je sve crno, ali treba biti realan. Mislim, ne vrijedi zidove farbat u ljubičasto i reći sad je sve divno i

krasno.

Citirao bih neke druge, trebamo biti realni, trebamo tražiti nemoguće, odnosno trebamo tražiti da željeznici bude bolje.

Mladene, hvala ti za ovaj razgovor, nadam se da ćemo neke teme koje smo tek načeli, drugom prilikom detaljnije obraditi.

Hvala Vama na prilici da kažem svoje stavove.

DANAS, MALTENE, KAD VAM SPOMENU U MEDIJIMA NEKOG ŽELJEZNIČARA, GOTOVO DA IMATE DOJAM DA JE SA GAĐENJEM IZREĆENO, ONO KAO KATEGORIJA LJUDI NIŽE KLASE. TO MENE KAO ŽELJEZNIČARA OD ŠKOLSKIH DANA, IZ ŽELJEZNIČKE OBITELJI STRAHOVITO ŽALOSTI.





IZVOR: Zadarski list

LIJEGA, ALI NE I SIGURNA..

PIŠE: Slavica E.
FOTO: Slavica E.

(Ne zna ljevica što čini desnica)

Postoji li neki klinac koji nije volio vlakove i divio se njihovoj snazi i veličini? Postoji li neka odrasla osoba koja bar jednom u životu nije vidjela djeda koji je doveo svojeg unuka ili unuku do željezničke pruge kako bi gledali vlakove ili mahali strojvodici i putnicima? Vjerojatno ne postoji takav netko. A postoji li netko tko nije nikad mahnuo nazad tim slatkim veseljacima iz vlaka?! E, takav vjerojatno već postoji. Ovo je upravo priča o te dvije zakonitosti koje smo svi mi doživjeli.

Htjeli ili ne, moramo prihvati činjenicu kako su vlakovi mamac za mlade generacije. Prvo ih gledaju u pratnji roditelja ili baka i djedova, a kasnije im se približavaju sami. Pokušavaju sami osvojiti to veličanstvo zvano vlak. Bilo da će pokušati uskakati ili iskakati iz vlakova u pokretu. Bilo da će se pokušati popeti

na vagone koji stoje na kolosijecima kolodvora ili industrijske zone. I tako želja da osvoje ono što obožavaju od malih nogu ubrzo postane igra opasna za njihove još uvijek mlađe živote. I sami smo svjedoci novinskih članaka ili izvještaja o izvanrednim događajima koji govore upravo o stradanju mlađih osoba u takvim situacijama. Upravo te činjenice potvrđuju prvu zakonitost.

Druga zakonitost se odnosi na one nezainteresirane, koji iz vlaka niti ne mahnu. To su radnici stručnih službi koji na ovakve nesreće gledaju isključivo posljedično. Najčešće su im izjave:

- „Mi smo postavili table opasnosti, ali ih se nisu pridržavali pa nema odgovornosti za željeznicu.“
- „Mi smo postavili žicu, ali ju je netko potrgao, a nemamo više radnika koji bi čuvali kolodvorsko područje.“
- „Mi smo učinili sve što je u okviru zakonskih zahtjeva i nismo odgovorni

za tu nesreću.“

Moglo bi se nabrojati redom takva opravdanja s kojima se skida odgovornost sa željezničkog poduzeća i ne razmišlja o gašenju još jednog mladog života, ali i o teškim ozljedama i invalidnosti osoba koje tek stupaju u životе odraslih. Upravo te stručne osobe ne vide kako je davno prošlo vrijeme posljedičnih djelovanja te je došlo vrijeme osmišljavanja sustavnih preventivnih akcija s kojima će se preduhitriti stradanja mlađih osoba na željezničkim područjima.

Ipak, u istim onim vlakovima postoje i putnici koji odmahnu nazad veselim klincima. Postoje i strojovođe koje im u znak pozdrava svirnu pa ih dodatno razvesele, pa i uplaše prodornom sirenom. Upravo te osobe su prirodni i rođeni nositelji promjene u sigurnosti željezničkog prometa. Promjene koja bi takve aktivnosti usmjerila iz posljedičnih u preventivne. Usmjerala

svijest željezničkih stručnjaka kako preventivne aktivnosti ne bi bile samo sporadični slučajevi već sustavno upravljanje sigurnošću željezničkog prometa.

Takvo nešto postići izuzetno je teško. Već dugi niz godina HŽ Infrastruktura provodi određene preventivne aktivnosti poput „Vlak je uvijek brži“ akcije koja upozorava sudionike prometa na nesreće i stradanja na pruzi, vlakovima i željezničkom okruženju, ukoliko se ne poštuju prometni propisi i prometna kultura. Akcija je krenula prije 18 godina sa školama, pa postepeno uključila i vozače motornih vozila te ostale sudionike. Danas je podignuta i na nacionalnu razinu u sklopu Nacionalnog progama sigurnosti cestovnog prometa Republike Hrvatske 2011.-2020. godine.

Najčešće nesreće u željezničkom prometu su: za vozače na željezničko-cestovnim prijelazima, pješake na divljim prijelazima, dok mlađi ljudi najčešće stradavaju od strujnog udara. Takve tragične situacije predstavljaju najteže oblike stradanja uz željeznicu.

Dug je to i mukotran posao. Jer ne samo što je potrebno podizati svijest mlađih osoba kroz razne edukativne programe, već se sve više pokazuje potreba za podizanjem svijestnosti željezničkih stručnih i menadžerskih osoba za poduzimanje takvih preventivnih aktivnosti. Koliko je to važno najbolje govori primjer novog spota zadarskog benda „Zaratino“ koji je promoviran upravo ovih dana u Zadarskom listu, a može ga se vidjeti na televizijskom glazbenom kanalu CMC. Spot je snimljen u Gaženici.

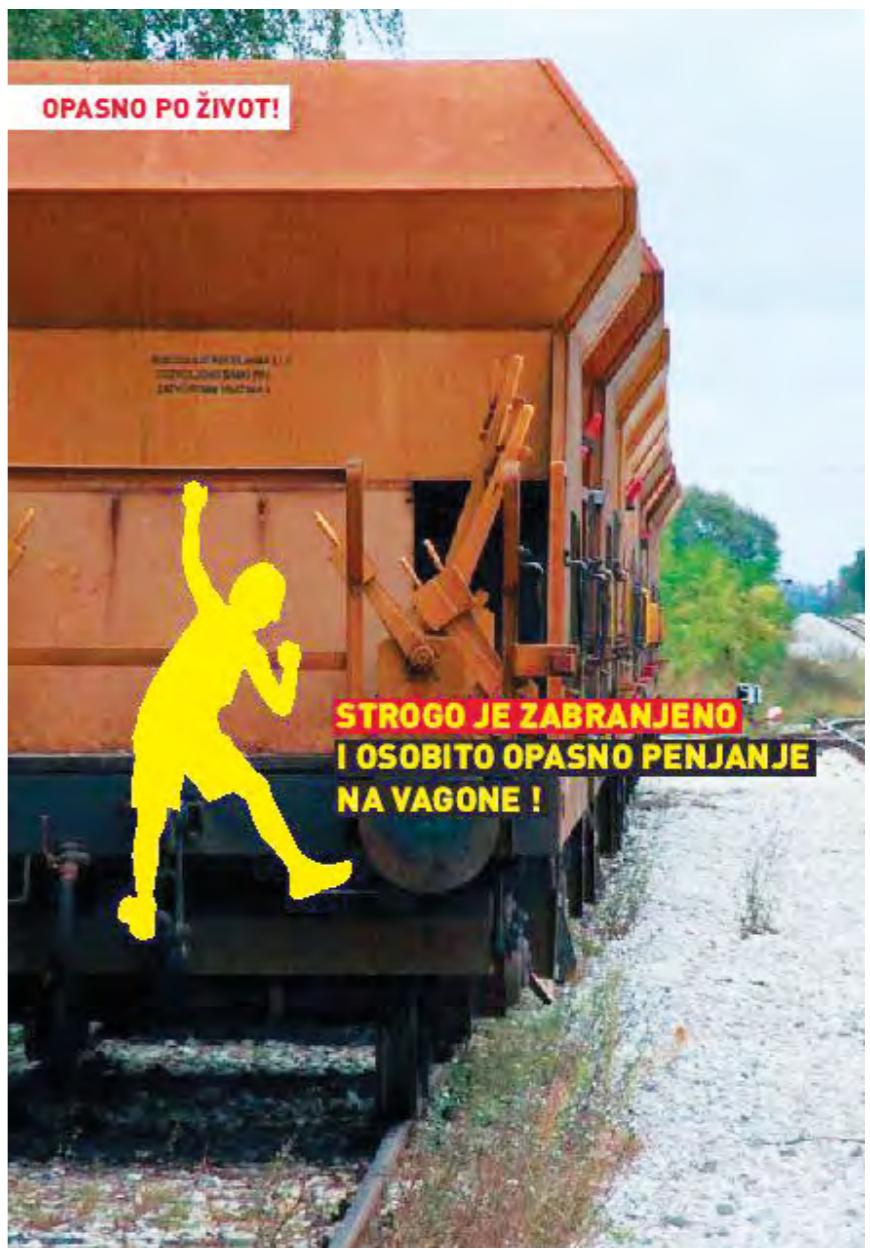
Novinari navedenog lista promoviraju prekrasnu baladu za početak godine. Pjesma doista i jest lijepa. Ali što je sa spotom? Radi li se o novinarskom neiskustvu i nemarnosti ili tek nesvesnosti učinjenoga, provocirajući mlađe ljude da se kroz glazbu poistovijete sa članovima benda, nesvesni posljedica takvog

ponašanja.

S druge strane, postavlja se pitanje, kako je uopće moguće snimanje takvog spota ili sličnih? Tko je potpisao takvo odobrenje? Iz PR-a kažu da nisu upoznati sa navedenim slučajem, ali da on i nije jedinstven, jer često puta željeznički pojasi biva iznajmljem za različite potrebe snimanja. Tu nam napamet pada ona stara poslovica „Ne zna lijeva što čini desna ruka“. Dok s jedne strane grupica ljudi svakodnevno prevenira i educira kako bi se podigla svijest o opasnostima, drugi razmišljaju o zaradi. Može li se u odnos staviti

gotovo neznatna zarada najma i ljudski život? Treba li HŽ Infra konačno definirati jasan stav o sigurnosti kao prioritetu tvrke i medijski glasno iskommunicirati? Vrijeme je da riješimo uzrok a ne posljedicu!

Kakav je sadašnji stav ... pokazuje nam činjenica da i nakon nekoliko mjeseci od podizanja novog weba HŽ Infra, ne može se pronaći gotovo ništa o sigurnosti i samoj preventivnoj akciji.





BAR SAM U NEČEMU DOBRO SLOŽEN
Josip Komljenović - Joja, manevrist na Zagreb GK

BAR SAM U NEČEMU DOBRO SLOŽEN

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Manevrist na zagrebačkom Glavnom kolodvoru, Josip Komljenović približava se šezdesetoj godini života (rođen je 14. kolovoza 1958. godine), a na leđima je nakupio 45 godina radnog staža. Osim više poslova koje je radio najčešće po pola godine, preostali je dio radnog staža sakupio što u ratu, što u izvršnoj službi.

Za razliku od tipičnih željezničara koji se sjećaju svakog datuma u svojoj karijeri, Josip Komljenović teško određuje vrijeme događaja. Tako događaj koji mu se najviše urezao u pamćenje locira negdje u 2003. ili 2004. godinu:

- „Radio sam u noćnoj smjeni i zaglavio sam između vagona koji nisu bili raskopčani. Vlak je povukao kompoziciju i odmah mi je bilo jasno u kakvoj sam nevolji. U tom kratkom vremenu jedino što mi je bilo na pameti bilo je pitanje što će bite s mojom djecom. Mala su, idu u prvi i drugi razred i ostat će sirotinja. Skupio sam svu snagu i znao sam da ne smijem pasti. Vikao sam strojovodi, sjećam se da se zvao Potočki, da stane i ne znam da li me je čuo, ali stao je. Većih ozljeda nisam imao, ali doživio sam strašan šok. To je svima bilo jasno, a kad sam došao kući u Novsku žena mi je rekla da u meni nema kapi krvi.“

U rođnoj je Stratinskoj pokraj Banja Luke završio četiri razreda osnovne škole, a nakon povratka iz vojske u Bjelovar kod strica Tvrta Komljenovića završava još četiri razreda. Nakon tečaja za strojara 1989. godine počeo je raditi u nekada velikom poduzeću GP Radnik iz Novske. nakon toga radio je na više mjesta, uglavnom po šest

mjeseci. Događalo se da ima posla, ali plaća nikako da sjedne, da bi se konačno 1990. godine priključio 62. „novljanskom“ bataljunu. Prvo vatreno krštenje, bataljun je imao kada su uz pomoć pojačanja Križevaca i Bjelovara „očistili“ selu na brdu iznad Novske i tako zaustavili granatiranja grada. Kasnije, kada se skupilo dosta ljudi, „veća sila“ priključuje se 125. novljanskoj brigadi. To jer bila profesionalna brigada Hrvatske vojske, a u to vrijeme bilo je i puno dragovoljačkih postrojbi. Meni je u sjećanju ostala „naša“ šlipera bojna“, a naš se sugovornik prisjeća „traktor divizije“. Nakon potpisivanja „sarajevskog primirje“ u siječnju 1992. godine, Josip Komljenović skida uniformu, a „dovršiti posao“ ponovno se vraća krajem 1994. godine.

- „Akcija „Bljesak“ izvedena je besprjekorno, i zapadna Slavonija je oslobođena. Oni su pekli odojke i slavili 1. maj, kako se to nekada slavilo. Bilo je tamo i automobila beogradskih registracija. Išli smo frontalno i kod njih je bilo potpuno rasulo. U „Olui“ smo išli na Hrvatsku Dubicu. Krenuli smo preko Drenovog boka i Predova brda grada i spustili se u Dubicu. Išli smo na Unu i tu se utvrdili. Mislili smo da ćemo ići na Banja Luku, ali smo se vratili natrag.“

Trajna veza Josipa Komljenovića i željeznice započinje nakon što je 1995. godine u tadašnjoj Željezničkoj tehničkoj školi završio četveromjesečni tečaj za manevrista. No nije bilo sve onako kako je budućim željezničarima bilo predviđeno:

- „Ukazala se prilika za dobiti posao na željezničari. Mislio sam kako je rat

završio i sve treba obnoviti. Dakle bit će posla u Novskoj. No završio sam na Glavnem kolodvoru i tu sam ostao sve do danas.“

Na Glavnem kolodvoru ima posla, a našeg sugovornika srećom, zdravje dobro služi:

- „Za ovaj posao mora se biti odmoran, spreman i što je najvažnije potpuno zdrav. Čovjek mora imati četiri oka i oštar sluh. Meni su i vid i sluh, kao prvog dana kad sam počeo raditi. Bar sam u nečem dobro složen, a kako mi se čini čovjek treba sam sebi biti doktor. Moje svakodnevno područje rada su Paromlin, Maksimir i Tvornička. penjem sa na vagone, silazim, podvlačim se ispod vagona... Srećom, ova je zima prošla bez snijega. Kada zapada snijeg teško je ispod vagona spojiti struju, dohvatići kvačilo...“

Izgleda kako je dobro zdravje kod Josipa Komljenovića genetski određeno. Njegov je djed u svojoj devedesetoj godini išao bicikлом ženi po lijek u Novsku iz dvanaest kilometara udaljenog Voćanca. Nakon te epizode, sin mu je sakrio bicikl.

Sa suprugom Marijom, Josip Komljenović, živi u Novskoj, u kući s „malo bašće“. Nakon uobičajenih jutarnjih priprema, Josip se „da se malo razbudi“, odveze oko dva kilometra do željezničke stanice, zatim se odveze do Glavnog kolodvora, a otkako su radnicima konačno obećane P2d karte za prijevoz do posla, putovanje mu je ipak ugodnije.



TRI DIVE

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

TAMO GDJE LOGIKA PRESTAJE, TU POČINJE...

Oni koji su nakupili koju godinu radnog staža na željeznici kristalno je jasno kako izreka „Gdje počinje željeznica, tu završava logika“ u osnovi već dugo vremena drži vodu. I tako je to najvjerojatnije dugi niz desetljeća. No svima koji trenutno rade nisu od značaja povijesna iskustva, već ih zanima kako je danas i kako će biti sutra. Sustav sazdan na neologičnostima i nepravdama teško se može promijeniti.

Primjeri, makar pojedinačni govore sami za sebe. Opće je poznata činjenica kako su se aktualni vlastodršci pojačani s par „domaćih“ izdajnika u HŽ Nekretninama obračunali sa svojim radnicima i šefovima.

I sada u tim istim HŽ Nekretninama zamjenica aktualne rukovoditeljice je novoprdošla prvostupnica, odnosno po starom osoba s višom stručnom spremom. Dakle pored svih ekonomista, arhitekata, pravnika i sličnih stručnjaka koji tamo čuče dvadesetak godina, na položaj dolazi netko manje obrazovan. Kako???

Sagledavajući logički, jednostavno je doći do zaključka kako radno mjesto Ravnatelja Ureda Uprave u posljednje tri godine željeznici ipak previše košta. Na tom su radnom mjestu izmijenjene tri osobe. Prva je smijenjena, no s obzirom na godine radnog staža zadržala je plaću po osnovi solidarnosti. Nakon što se istakla odličnim tekstovima u „Željezničaru“ tipa „Rimljani usporili radove u Sisku“, s mjesta

voditelja dolazi nam Ravnateljica broj dva. Ubrzo, i ona doživljava istu sudbinu, pa novo udobjenje nalazi na savjetničkoj poziciji. Nije loše... I na kraju dolazi treća - pojačanje iz T - Coma. Ambiciozna kakva jest, u puno se toga upetljala. S diplomom društvenog smjera postaje čak i savjetnik za Informatiku. Iz soba iseljava prevoditeljice i u sobu preko puta svoje najavljuje dolazak tri informatičara. Dolazi i ostaje samo jedan vremešan informatičar, koji je tek pred neki dan u Kadrovsku službu priložio diplomu prvog stupnja. Ostaje pitanje da li je prva smijenjena Ravnateljica lošiji izbor od druge ili treće? Ako nije, to nema logike...

Pravila koja donose vladajući konkretno pogađaju određene skupine radnika. Pokušavajući se

dodvoriti vlastima, pregovarači poslodavca pokušali su radnicima HŽ Infrastrukture oteti doslovno sve, što čak niti „pravovjerni“ sindikati nisu htjeli potpisati. I to je iza nas, a sada je osvanula nova organizacija HŽ Infrastrukture. Pošto svakoga zanima vlastita pozicija, taj dokument u cjelini malo tko čita, a u njemu je toliko inspirativnih naziva radnih mesta da jednostavno ne mogu odoljeti i njih nekoliko prokometnirati.

TO MI MALO ZAMAGLIMO ...

Nekadašnjeg referenta zamjenjuje „stručni suradnik za korporativno komuniciranje“. Pretpostavlja se kako je osoba koja nešto profesionalno radi ujedno i stručna. Zašto se primjerice ne napiše stručni šef kolodvora ili stručni strojvodja. Valjda da se razlikuju od onih nestručnih.

Ili kada dodemo do Stručnog suradnika za digitalno komuniciranje i nakladničku djelatnost nužno se zapitamo zar nije svako komuniciranje danas digitalno? Da li je na papiru isprintana vijest i dalje digitalno komuniciranje?

Da li je Stručni suradnik za jezik i pisanu komunikaciju (lektor da se lakše razumijemo) ujedno „stručan“ i za digitalno komuniciranje.

No dobro, bivša Ravnateljica (broj dva) tako mi je jednom zgodom pojasnila da se nazivi radnih mesta zamagljuju kako bi se ljudima malo povećale plaće. No i njoj je najvjerojatnije jasno da to ne ide tako. U biti, posljednja Ravnateljica kod novog je „člana Uprave“ za sebe uspjela ishoditi povećanje plaće. Moja sugovornica, bivša ravnateljica, uživa u „zasluženom“ statusu Savjetnice, i to je to. Ostalima bi u osnovi moglo biti svejedno kako im se radno mjesto zove. Radni staž, obrazovanje pa i vještina ipak nisu od presudnog značaja. Nije logično, ali izgleda da je tako. I dok je tako, odnosno ako se pomirimo sa saznanjem da tamo „gdje završava logika, počinje željeznica“, situacija će na željeznici biti sve depresivnija, a usluga željeznice sve jadnija i jadnija. Ukoliko mislite da ne može gore od ovoga, budite uvjereni da može. Znači i dalje ovo malo preživjelih željezničara treba se držati one navijačke: „Nema predaje“. Jer kad makar malo logike, prodre u željeznički sustav, ovaj prepunuhan balon će se raspasti u tisuću komada.



STARI - NOVI PREDSJEDNIK SPVH PODRUŽNICE ZABOK

PIŠE: Dražen Lihtar
FOTO: Dražen Lihtar

Na području regionalne koordinacije SPVH Sjever provedeni su izbori za sindikalne dužnosnike u podružnicama Koprivnica, Medimurje, Varaždin a na samom kraju prošle godine i u podružnici Zabok. Kako su u provedenom izbornom postupku bile jedine kandidature i to Milana Kovačićeka za predsjednika a za dopredsjednika Zlatka Lukine na taj su način bili i konačni izborni rezultati. Razgovarao sam sa starim-novim predsjednikom podružnice Zabok i evo njegovog razmišljanja o situaciju u sindikatu, obitelji, životu....

Provedeni su izbori u podružnici koliko si zadovoljan radom sindikata, stavovima, idejama...

Od samog početka svog rada na željezničari uključio sam se u sindikat jer sam slušao od starijih željezničara da svaki radnik mora biti sindikalno opredijeljen a tog sam uvjerenja i sada. Bio sam član ŠŽ 10 godina i došao je trenutak kad nisam, kao i mnogi moji kolege, bio zadovoljan plaćom jer smo jako zaostajali za plaćom strojovode. Nakon nekoliko štrajkova SSH kada su strojovode dobili što su tražili, mi prometnici a i ostali radnici prometne struke nismo tražili da se nama korigira cijena sata rada nego smo svi sretni brzo normalizirali promet. To je dovelo do sve većeg nezadovoljstva i pokušaja da se i mi izborimo za cijenu sata rada koja bi bila donekle pravednija prema nama. Bio sam sudionik osnivačke skupštine podružnice Varaždin SPVH, te sam od tog vremena do danas stalno uključen u rad SPVH. Ove godine obilježavamo 20. godišnjicu osnutka SPVH. Ne možemo se pohvaliti da je postignuto maksimalno što smo željeli, ali je postignuto jako puno.

Kod svih do sada potpisanih KU imali smo jasno pripremljene platforme kojim smo parirali poslodavcu. Sada smo u tome onemogućeni jer nakon što je završeno mirenje Uprave sa

ostala dva sindikata nije nam dano da nastavimo kolektivne pregovore, što misada pravno osporavamo. Činjenica je da su dva sindikata potpisnika kolektivnog ugovora prihvatile (ne) odgovornost za potpisano ali ih to ne oslobođa krivnje!

Da, Kolektivni ugovor je potписан koja su tvoja iskustva kod primjene...

Općenito ljudi su zbunjeni i najveće nezadovoljstvo iskazuju po rješenju oko isplate prijevoznih troškova. Totalno nepravedno. Iznositi stav kakav iznose SIHŽ i ŠŽ da je poslodavac tražio smanjenje troška prijevoza za oko 10 mil kuna nije problem sindikata i radnika već poslodavca. Mi u SPVH imamo rješenje za pravičniju raspodjelu naknade prijevoza ali nas nitko ne sluša. Takoder sadašnji KU nema radnopravne zaštite kako bi se radnici zaštitili od samovolje poslodavca da sam odreduje tehnološki višak i to na nivou kolodvora, a koji će se vjerojatno s vremenom pojaviti. Sporni mi je i način provođenja internog natječaja gdje si je poslodavac ostavio veliki prostor odabira kandidata bez ikakvih kriterija na osnovu nekog razgovora sa kandidatima. A tko će kome ako.....

Kliko si zadovoljan radnim okružjem, uvjetima rada,

Zadovoljan sam iako uvijek može, treba i mora bolje. Na netom održanim skupovima radnika dobili smo informaciju o skorašnjim isporukama zaštitnih sredstava pa hajde da i to vidimo...

Koje je tvoje mišljenje o stanju na željezničari, perspektivi, radu Carga, PP...

Stanje na željezničari je sve kompleksnije. Nakon podjele na nova društva, liberalizacijom tržišta prijevoza željeznicom omogućena je konkurenca novih operatera što je za pozdraviti ali isto tako mislim da se CARGO u svemu tome ne snalazi.

Ako strani operateri koji su trenutno angažirani imaju posla mora imati i HŽ CARGO. No željezničari su u cijelosti postala neefikasna, općenito ne koristimo optimalno sredstva vuče.

Što je bilo presudno za tvoj dolazaka na željeznicu.....

Otac mi je radio na željeznicama pružni radnik i u početku nisam bio sklon željeznicama ali prekretnica je bila nakon završetka dva razreda opće srednje škole u Konjščini kada je jedan moj rođak počeo raditi kao mladi prometnik. Meni se to svidjelo i ja sam se isto odlučio za to željezničko zvanje. 1981. godine završio sam Željezničku Tehničku školu u Zagrebu i iste godine zaposlio sam se na poslovima prometnika vlakova u kolodvoru Konjščina. Tu sam ostao do 1999. godine, nakon čega sam prešao raditi u kolodvor Budinščina. Naravno da sam na zamjenama prešao sve kolodvore od Zaboka do Novog Marofa. U mjestu Donji Kraljevec, koji se nalazi nedaleko mog sadašnjeg radnog mjesta živim u obiteljskoj kući sa suprugom i dva sina.

Kako ispunjavaš slobodno vrijeme, imaš kakav hob, možda politički angažman.....

Slobodnog vremena imam malo, a to koristim za obradu vrta i košnju trave po oranicama koje sam naslijedio. Zna se da ništa ne isplati proizvoditi u poljoprivredi. Guš mi je i volim se za lijepa vremena prošetati po zagorskim pitomim bregima što me uvelike opušta.

Poruka za kraj kolegama...

Da bi spriječili namjere poslodavca, koje nisu poštene, morat ćemo skupiti sve glave zajedno - mi radnici prometnih poslova, prvo svaki na svom području, a onda i općenito na nivou HŽ-Infra. Radnici prometnih poslova dovoljno su hrabri i odlučni da se odupru nasrtaju poslodavcu i njihovih (pod)kupljenih marioneta, na prava radnika.



STARI - NOVI PREDSJEDNIK SPVH PODRUŽNICE ZABOK
Milan Kovačićek, prometnik vlakova u kolodvoru Budinščina



BITI ODGOVORAN

Marinko Babaja, prometnik vlakova u kolodvoru Darda

BITI ODGOVORAN

PIŠE: Nebojša Gojković
FOTO: Nebojša Gojković

Kolodvor Darda nalazi se na pruzi Osijek - Beli Manastir i u pogledu obavljanja prometne službe te regulacije prometa smatra se međukolodvorom. Zanimljivo je da je to ujedno i jedini međukolodvor na ovoj pruzi. Radno vrijeme kolodvora je radnim danom od 4,50 do 23,35 sati, a vikendom i blagdanom od 6,10 do 21,00 sati, pa se prometna služba odvija u dvije smjene i to tako da 1. smjena počinje u 4,50 a završava u 12,50 sati, dok 2. smjena počinje u 12,50 a završava u 23,35 sati. Vikendom i blagdanom 1. smjena počinje u 6,10 a završava u 13,10 sati, dok 2. smjena počinje u 13,10 a završava u 21,00 sati. Služba se odvija po principu da radnik 2 dana radi 1. smjene, 2 dana 2. smjene, nakon čega je 2 dana slobodan. U motive uvođenja jednog ovako nečovječnog radnog vremena teško je proniknuti, mada, ako znamo tko su autori istog, traženje nekog zdravo logičkog rješenja bilo bi ovdje potpuno deplasirano. Po važećoj sistematizaciji predviđena su 4 izvršioca, koji osim regulacije prometa obavljaju i prodaju karata na kolodvorsko-putničkoj blagajni. Rezultati koji se ovdje ostvaruju mogu se ocijeniti i više nego dobrima, pogotovo ako se ima u vidu da kolodvor Darda nema niti jednog direktnog vlaka za bilo koji drugi kolodvor osim Osijeka i Belog Manastira. Tako su u 2016.g. otpremili 38486 putnika, a kada bi se tome dodali i oni koji zbog subvencioniranog prijevoza karte umjesto u Dardi, moraju kupovati u Osijeku ili Belom Manastiru, broj otpremljenih putnika bio bi daleko veći. O temama vezanima uz rad prometnika vlakova u kol. Darda, kao i o nekim drugim aktualnim željezničkim temama, razgovaramo s našim članom, prometnikom vlakova Marinkom Babajom.

Gosp. Marinko, prije svega zahvaljujemo Vam se što ste pristali na ovaj razgovor. Za sam početak, predstavite se našim čitateljima s nekoliko osnovnih podataka o sebi. Rođen sam 1960 g., završio četverogodišnju srednju školu za prometnika vlakova u Zagrebu 1979 g., te se iste godine po završetku škole zaposlio kao pripravnik za prometnika vlakova u kolodvoru Tenjski Antunovac. Otac mi je radio na željeznicu kao kočničar, u onoj maloj kućici na vlaku, tako je tada bilo, dobio na pluća i umro 1972 g., te mi majka dobiva posao na željeznicu kao spremaćica. Imam dosad 36 godina radnog staža, sve na željeznicu. Oženjen sam, otac jedne lijepo i pametne kćerke.

Kako ste se zaposlili na željeznicu i je li to bio Vaš prvi izbor?

Bio sam stipendista tadašnje sekcije Osijek i po završetku škole me je čekao siguran posao.

Kako je izgledao taj početak, je li bilo nesnalaženja?

Jedno je škola, a nešto drugo je sam posao. Zato sam imao pripravnički staž pod nadzorom iskusnog prometnika, koji bi svako moje nesnalaženje odmah učio, uputio na ispravan rad, pa je u tom kontekstu to nesnalaženje nešto što čeka svakog pripravnika za prometnika vlakova.

Gdje ste sve i na kojim radnim mjestima radili?

Iz kolodvora Osijek ima 5 željezničkih pravaca, odnosno pruga i iz Bizovca još jedna za Belišće i na svih tih 6 pruga sam radio kao prometnik vlakova, što domicil, što zamjena. A bio sam i robni blagajnik u Nemetinu i Osijek Donjem Gradu, te transportni otpremnik u Brijestu. Mijenjao sam i šefu u Čemincu nakon čega odlazim u Zagreb u Kontrolu prihoda gdje sam 6 godina radio kao referent za međunarodni putnički promet.

Možete li nešto od toga izdvojiti kao posebno?

Gdje god sam radio, posao mi je bio interesantan. U Kontroli prihoda se radilo na normu, a znao sam normu do pauze napraviti, klizno radno vrijeme, svaki vikend i blagdan slobodno, godišnji kad god mi je trebalo dobiti i okružen izvrsnim kolegama i kolegicama što je često u slobodno vrijeme prerastalo u prijateljstva. Bilo mi je lijepo u Erdutu, granični kolodvor, policija, carina, meni zanimljivo i tu su se stvarala među nama prijateljstva, a volio sam ići i na zamjene u Belišće. Ne bih izostavio Našice gdje sam našao na prijateljski odnos tada šefa kolodvora gosp. Suka, a po odlasku od kolektiva tog kolodvora sam dobio diplomu za izvrsnu suradnju i prijateljstvo.

Recite nam nešto o Vašem sadašnjem radnom mjestu.

Od 2007 g. pa sve do danas radim kao prometnik vlakova u kolodvoru Darda gdje ima popriličan broj vlakova, bruta i putnika. Posao je dinamičan i zanimljiv. Kolege prometnici, skretničari i čuvari prijelaza su dobri djelatnici i prijatelji i tu nema nikakvih problema, a i šefica kolodvora se u tu sliku u potpunosti uklapa i svaki naš problem u radu s pažnjom sasluša i što je u njenoj moći brzo rješava.

Da se malo dotaknemo problema koje imate u Dardi; krenimo s radnim vremenom.

Kolodvor radi s prekidom službe, radno vrijeme je radnim danom od 4.50 do 23.35 sati, a vikendom i blagdanom od 6.10 do 21.00 sati. U gluho doba noći odlazak, isto tako i povratak s posla i nema tu ni vlakom ni autobusom, već svojim automobilom. Da nemate auto, da i ne govorim. Ustajanje za posao u 4 sata ujutro, dolazak s posla kasno i odlazak na spavanje blizu 1 sat noću, tako da od 6 noći samo 2 normalno spavamo što je svima nama narušilo bioritam organizma.



Mogu li izvršni radnici uz takvo radno vrijeme sve do mirovine zadržati potrebnu zdravstvenu sposobnost?

Odnosno radno vrijeme zasigurno nepovoljno utječe na zdravlje izvršnih radnika, što će se u budućnosti vidjeti, jer turnus nam je ukinut 2014. g. Ali ako je taj prekid netko svojevoljno uveo na našu prugu, neka mu to ide na dušu, to narušavanje zdravlja i obiteljskog života čovjeka, Bog mu bio sudac.

Kako ovakvo radno vrijeme utječe na Vaš obiteljski život?

Ako danas radim drugu od 12.50 sati, a prije podne dijete u školi, žena na poslu, ne vidim ih, a sutradan opet druga i isto tako. Znači ta puna 2 dana sam odvojen od obitelji.

Mislite li da bi imali ovakvo radno vrijeme da oni koji o tome odlučuju i sami rade na taj način?

Apsolutno ne, jer oni koji o tome odlučuju imaju normalno radno vrijeme, a ne kao mi van svake pameti i poštenja.

Recite nam nešto o načinu osiguranja kolodvora.

Kolodvor nema osiguranja, a zaštićen je signalnim loparima koji su

ugrađeni na mjestu u ratu uništenih signala odnosno predsignalata.

Znate li za još koji kolodvor u Europskoj uniji osim Darde i Belog Manastira, a koji je osiguran na ovaj način?

Ne. Čudno da smo po nekim standardima EU i primljeni s ovakvim osiguranjem kolodvora u takvu Uniju.

U probleme s kojima se susrećete zasigurno spada i način rada i sporazumijevanja s čuvarom ŽCP-a na čuvarni 6 između Osijeka i Darde, a koji je jedinstven u HŽ Infrastrukturi. **Recite nam nešto više o tome.**

E, to je stvarno jedinstveno, ne znam da još negdje ima tako što na HŽ-u, a i na drugim željeznicama. Da, stražara 6 se nalazi između kolodvora Osijek i Darda, ali taj čuvar na ŽCP-u nema, pored sve današnje tehnologije, baš nikakvu vezu s kolodvorom Osijek, već kad vlak ide iz Osijeka, mi u kolodvoru Darda imamo ulogu kurira i odnosnoj stražari dajemo

i pred najavu i najavu za vlak iz Osijeka. I kad vlak pokrenut iz Osijeka iz bilo kojih razloga ne dođe u očekivano vrijeme na taj prijelaz,

kako je poprilično frekventan, stvari se kolona i taj čuvar na razne načine bude izložen maltretiranju vozača, te zove Darde i pita što je s vlakom koji je iz Osijeka pokrenut. To ne traje 1 godinu, to je već 20 godina tako.

Da li se problem s čuvarnom VI mogao riješiti na neki sigurniji način?

Izlišno je to i pitati. Najnormalnije je da svako službeno mjesto na pruzi mora imati sporazumijevanje s onim službenim mjestima s kojima zajedno osiguravaju neometan i siguran promet vlakova i ljudi koji se njima prevoze.

Kakvi su problemi kad je u pitanju rad za druga društva?

Ne možemo reći da ima problema što se tiče suradnje, ali popriličan posao obavljamo za putničku službu jer imamo veliki broj putnika otpremljenih iz našeg kolodvora, te bi nam taj posao trebao na neki način biti i posebno vrednovan.

Kako ste zadovoljni radnim uvjetima?

Kao prometnik vlakova ja osobno sam zadovoljan. Skretničars obzirom na način osiguranja kolodvora mora pred svaki vlak otići do zaustavnog

signalnog lopara, a ni na jednoj strani nema blok kućice ni bilo kakvog zaklona, nema niti WC-a, te je na otvorenom i izložen svakoj vrsti vremenske nepogode, dok čuvar prijelaza na stražari 6 nema vode. **Rekli bismo posve uobičajeno za Regiju Istok. Nedavno je potpisana novi Kolektivni ugovor. Od onih koji su ga potpisali isti je predstavljen kao epohalni uspjeh. Možete li nam reći koliki je Vaš osobni dobitak proizašao iz jednog tako nesvakidašnjeg uspjeha?**

Moj osobni dobitak je manji u naknadi za prijevoz, manji za dva dana godišnjeg odmora, manji za prekovremene sate, manji za neka prava radnika. Po njima će nam zbog svega toga biti bolje, samo mi toga nismo svjesni. Ustvari, mi nismo tu ni bitni, nas se ništa ne pita. Naknada za prijevoz je diskriminirajuća, ne znam da li se u današnje vrijeme to može dati na neki sud. Netko će si od te naknade na godišnjoj razini popriličan iznos stavljati u džep, dok će drugi da bi podmirili stvarne troškove prijevoza morati popriličan iznos namirivati iz plaće. Ovi koji će si stavljati u džep neće ni osjetiti što su izgubili pravo na božićnicu i regres kojeg su se sindikati potpisnici velikodušno odrekli. Ako se tu ogleda njihovo poštenje odnosno nepoštenje, kako im vjerovati u bilo čemu ostalome. Imam 35 godina staža na željeznicu i nikad dosada nisam ni približno osjetio ovakvo razočarenje i ogorčenje na sindikat, u ovom slučaju sindikate potpisnike novog KU.

Po Vašem mišljenju, jesu li ovim Kolektivnim ugovorom žrtvovana prava radnika prometa, odnosno jesmo li postali podstanari u vlastitoj kući?

Svako pošteni vidi da su ovim KU žrtvovana u više navrata prava radnika i sve više imamo osjećaj da postajemo podstanari u vlastitoj kući, kao da mi o svakom ovisimo, a oni o nama i ne. Ili je tu riječ o

kukavičluku, ali prije bih rekao da je važno samo da je dobro i na korist onima koji o tome odlučuju.

Šta dalje, kako vidite budućnost željeznice na našem području, a u svjetlu svih loših najava koje dolaze od strane „nezamjenjivih“?

Po svemu ovome do sada, budućnosti da nam bude bolje baš i nema, ali nije to zbog tih „nezamjenjivih“, jer kad država nema monetarni suverenitet pa nam je sav novac u opticaju dug koji država mora vraćati, a kamata nije ušla u opticaj, te sve više tonemo u dužničko ropicstvo, tu nema rješenja da nam bude bolje, već sve gore.

Kako provodite slobodno vrijeme?

U slobodno vrijeme volim pogledati neka dešavanja u gradu, šetnja, vožnja bicikлом, poneki izlet ili kakva posjeta s obitelji, poslovi oko kuće. Povremeno nešto pogledati na internetu, na Facebooku imam svoju stranicu koju samostalno uređujem „NE ukidati pruge na HŽ-u, već graditi i nove“ koja trenutno broji zavidno malo više od 1800 članova i neprekidno raste po njihovom broju. **Ima li nešto što Vas nismo pitali, a što ste željeli reći, možda poslati poruku ili nekog pozdraviti?**

Želio bih se osvrnuti na prugu Bizovac-Belišće, pruga duga svega 13 km koja prolazi kroz dva grada i jedno veliko selo. Upoznat sam

sa nekim prugama u Njemačkoj koje je na isti način zadesila sudbina te naše pruge, ali privatno poduzetništvo i samih uposlenika urođilo je procvatom tih pruga gdje je zabilježen porast putnika i preko 2000 %. Siguran sam da i ovdje ima takvog duha da bi ta pruga bila najrentabilnija pruga u Hrvatskoj, pa i šire po prevezanim putnicima po kilometru pruge, jer to je i turistički kraj koji je u tom smislu nedovoljno iskorišten. A što se tiče poruke, poručio bih svim željezničarima bez obzira na neka nezadovoljstva da se prema poslu ponašaju odgovorno u izvršavanju svih svojih radnih zadataka i prema svojim kolegama da se ophode prijateljski i s poštovanjem, pa će nam svima biti bolje u obavljanju svog posla. Pozdravio bih sve svoje kolege i kolege s kojima dolazim u kontakt u obavljanju svog posla i zaželio bih im sretnu Novu godinu 2017.g. s nadom u bolje sutra, pogotovo mlađim kolegama koje čeka još puno godina rada na željeznicu.





POMALO NESTAJU KOLODVORI I ŽELJEZNIČARI

Damir Damjanović, šef kolodvora Erdut

POMALO NESTAJU KOLODVORI I ŽELJEZNIČARI

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Šefa kolodvora Erdut, Damira Damjanovića, poznam već dugi niz godina i razgovarali smo u više navrata. Nekad o HKUD „Željezničar“, nekad o dobrovoljnom darivanju krvi, ali uвijek je željezničar bila prva tema. Njegova razmišljanja, a i prijedlozi koje je slao „nadređenima“ uвijek su bili razumni i što je također važno – komercijalno isplativi i ostvarivi. No, poшто i vi dragi čitatelji radite na željeznicama, i sami znate da je put od Osijeka do „metropole“ predugačak.

Upograđeni kolodvor Erdut, za šefu kolodvora dolazi 2011. godine. U ožujku će navršiti šestu godinu na ovom radnom mjestu. zajedno s drugim Damirom (Domazetom) i Savom Ilićem svakodnevno automobilom iz Osijeka putuje na posao. Radno vrijeme kolodvora je od 7 – 15 sati, dok vikendom i blagdanima kolodvor ne radi.

- „Na posao, nas trojica putujemo osobnim automobilom. Damir i ja vozimo naizmjence i svakodnevno prelazimo oko 70 kilometara. Jedan automobil uвijek mora biti ispravan, a ti računaj da je ova zima bila s temperaturama i do -20°C. U takvim uvjetima treba upaliti automobil. Za prijevoz dobivamo po 500 kuna i nedavno smo računali kako nam to pokrije samo troškove goriva.“

Kada se u Osijeku razgovara s željezničarima, ono što njih najviše zabrinjava je besperspektivnost, nepostojanje svjetla na kraju tunela. Slično razmišlja i Damir Damjanović:

- „I sam vidiš kako je ovdje. Bez

perspektive smo. Ne znamo kada će prestati smanjivanje broja izvršitelja, kada će netko reći da nam za taj posao treba toliko ljudi? Svjedočimo kako već dvadeset godina ljudi odlaze, kako se ukidaju radna mjesta i kolodvori. Ovdje, u okruženju nemamo niti jednog radnika s manje od deset godina radnog staža. Mislim da se definitivno treba odrediti koliki nam broj ljudi treba za posao.“

Osječki kolodvor je u katastrofalnom stanju. Imam dojam kako je cijeli taj prostor brže i bolje obnavljaju u ratu, u vrijeme dok su granate padale po njemu:

- „Ako na stranu stavimo politiku, kolodvor Osijek je godinama planiran za obnovu. Dokumentacija je pripremljena, ali kada treba nešto napraviti, ne događa se ništa. Osiguranje kolodvora je s početka prošlog stoljeća. A što se ratnog vremena tiče obnavljalo se odmah ponajviše zahvaljujući ludilu pojedinaca. Znaš i sam kakva je ekipa tada bila u Osijeku. Vjekoslav Domazet je bio „prelud“, i nije dozvoljavao da išta stane. Kad je „krmača“ razvalila kolosijeke i skretnice i napravila bazen, promet je pokrenut za tri dana. Mi znamo kako je bilo, a oni koji su to promatrali izdaleka zaključivali su kako to i nije baš bilo strašno kad se brzo popravljalo.“

U Erdutu je danas malo putnika. Istina, brzina vožnje vlakova ograničena je na neprihvatljivih četrdeset kilometara na sat. Ovdje su željezničari skloni razmišljanju kako se HŽ Putnički prijevoz predao i odustao od prijevoza

putnika. Prvi vlak prema Osijeku kreće u 8,30. Vlakovi koji su vozili popodne i navečer su ukinuti pa se ljudi ne mogu vratiti natrag. Po dolasku u Erdut, Damir Damjanović je organizirao sastanke s policijom, carinom i načelnikom općine Erdut. I bilo je želje da se putnici, a pogotovo učenici usmijere na prijevoz željeznicom. U Dalju se u to vrijeme prodavalо 70 mјesečnih učeničkih karata i kada se tome pribroje ostali putnici, mali je švedski šinobus bio pun, a to je nešto zbog čega željezničari dolaze na posao (pa makar radili u HŽ Infrastrukturi). Slično kao i danas, cijene željezničke mјesečne karte za učenike bila je, slično kao i danas, tri puta jeftinija od autobusne mјesečne karte.

Odlukom Vlade RH o subvencioniranju prijevozu učenika srednjih škola prema kojoj se pokrívaju troškovi prijevoza učenika bez obzira na cijenu, željezničara je izgubila putnike. Sindikat prometnika vlakova upozoravao je upravu HŽ Putničkog prijevoza i Vladu na neprihvatljivost takve odluke koja nikako ne ide u prilog racionalnom korištenju sredstava državnog proračuna. Mali broj putnika na liniji od Erduta do Osijeka nije izoliran slučaj na mreži hrvatskih pruga. I dok je HŽ Putnički prijevoz sklon davati velike popuste izvan sezone na linijama prema Splitu i Rijeci, takve ideje teško prolaze u Slavoniji, pogotovo na lokalnim linijama gdje se inzistira na krutoj tarifnoj politici.



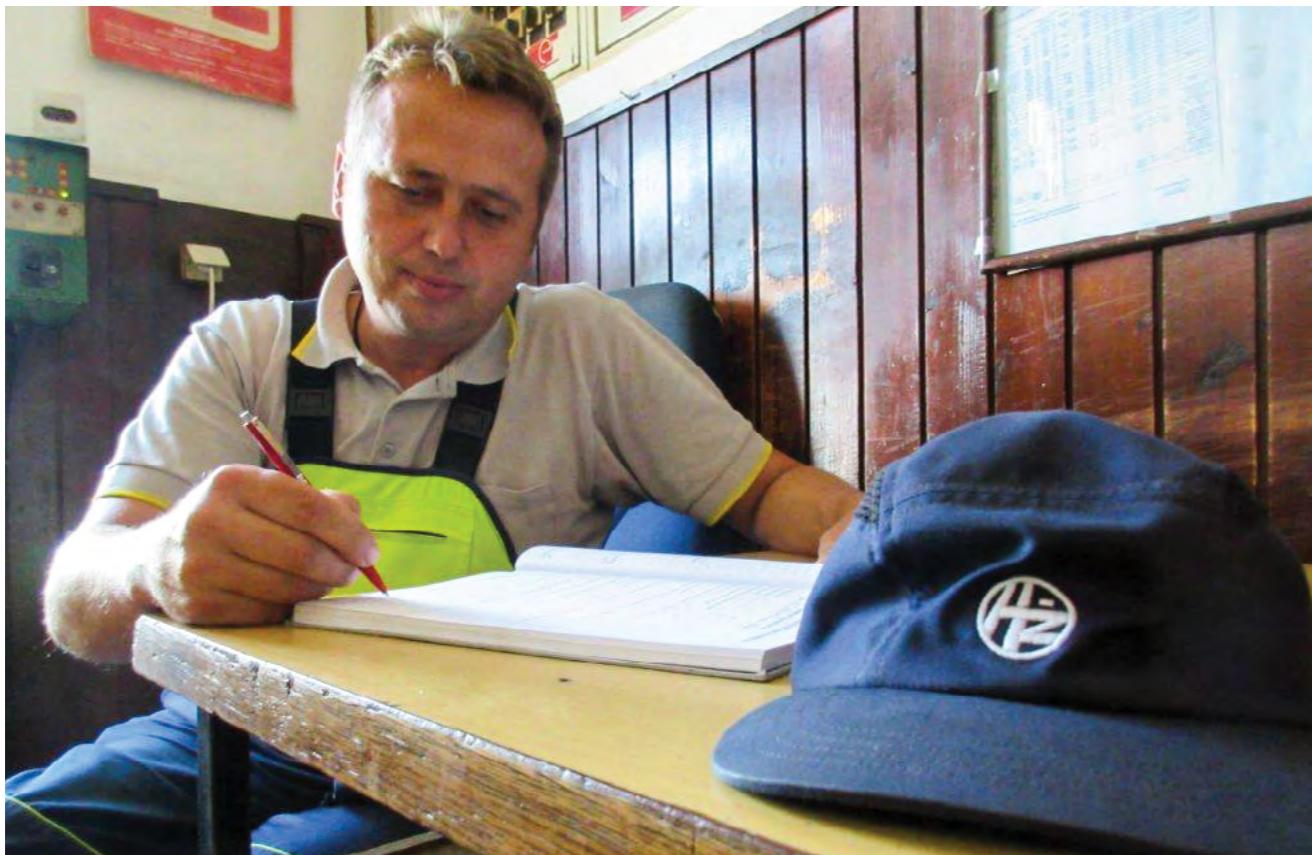
DA JE MAKAR MALO DOBRE VOLJE
Darko Milković, skretničar u kolodvoru Zdenci - Orahovica

DA JE MAKAR MALO DOBRE VOLJE

PIŠE: Nebojša Gojković
FOTO: Nebojša Gojković

O našem kolegi Darku Milkoviću, skretničaru u kolodvoru Zdenci-Orahovica, pisali smo prije skoro 3 godine („NA PERONU“ br. 27, ožujak 2014.) gdje smo Vas uobičajeno upoznali s nekim osnovnim podacima o njemu, poslu koji obavlja, kao i problemima s kojima se na tom poslu susreće. Samo pola godine kasnije, nevolja je tako udesila da smo ponovo pisali o njemu („NA PERONU“ br. 34, listopad 2014.), odnosno o teškoj životnoj situaciji u kojoj se tada nalazio, a uslijed iznimno rijetke i teške bolesti kćerke kojoj je tih dana život bio ugrožen i kojoj su s medicinske strane davane tek minimalne šanse za oporavak. Na svu sreću, Magdalena je dobila svoju životnu bitku i danas, iako s trajnim posljedicama od spomenute bolesti, vedro je i nasmijano dijete koje redovno pohađa školu te sudjeluje u gotovo svim igrama i aktivnostima zajedno sa svojim vršnjacima. I kako ljudi znaju reći „treća sreća“, desilo se tako da smo u prilici i treći put pisati o Darku, ovaj put jednim sasvim drugim povodom. Darko je naime, vrijedan i pedantan kakvog ga svi uostalom i znaju, dana 13. 12. 2016.g. u 16,15 sati, prilikom obilaska kolodvorskog područja, uočio puknuće tračnice na 2. (glavnom prolaznom) kolosijeku. Kako propisi nalažu, odmah je o tome obavijestio službujućeg prometnika vlakova gosp. Zlatka Ristera, a koji je onda obavijestio sve ostale nadležne službe. Odmah su poduzete radnje kako bi se izbjegle moguće posljedice koje bi jedno ovakvo puknuće moglo izazvati; u 16,40 sati na tom dijelu kolosijeka uvedena je lagana vožnja s 20 km/h koja je trajala sve do 16. 12. 2016.g. u 8,00 sati kada je od strane službe održavanja navedeni kvar otklonjen. Zbog njegove budnosti i savjesnog obavljanja svog posla,

šef područja gosp. Miroslav Rajs predlaže nadležnim da se Darku dodjeli nagrada za spriječenu štetu, a koja mu pripada temeljem članka br. 198. Kolektivnog ugovora HŽ Infrastrukture, koji između ostalog, kaže slijedeće: „Radnik ima pravo na nagradu za spriječenu štetu, za pronađenu puknuto tračnicu i deformaciju kolosijeka, oštećenje pružnih objekata koje ugrožava sigurnost prometa“. Dana 19. 1. 2017.g. Uprava HŽ Infrastrukture prihvata ovaj prijedlog i donosi odluku da se Darko nagradi s 500,00 kuna. Tako je skoro na najljepši mogući način (najljepši bi bio da je cifra veća) ispričana priča o ovom mladom čovjeku i radniku. Rijetki su oni koji za čitav svoj radni vijek dobiju jedno ovakvo priznanje za svoj rad, čime ova Darkova nagrada još više dobiva na težini. Ali kako svaka medalja ima dvije strane, tako i ova priča ima i onu svoju tamniju verziju. Obično tu verziju bilo o kome da je riječ, svi nekako prešućuju, gurajući ju u drugi plan jer je tako lakše, a i savjest je nekako mirnija. Kad kažem „svi“, mislim prije svega na one koji imaju mogućnost odlučivanja, jer kod njih su i „mjera i škare“, a jedino što je sporno je način na koji tu svoju mogućnost upotrebljavaju. Darko osim spomenute Magdalene (koja će i ove godine na još jednu tešku operaciju) ima još troje djece. Prošle godine oboljela mu je i druga kći i sumnjalo se na istu bolest kao i kod Magdalene, što se na sreću nije pokazalo točnim. Ozbiljnih zdravstvenih problema ima i sin koji će na operaciju u ožujku ove godine, a pred sam kraj prošle godine supruga mu je imala teži oblik moždanog udara koji je jedva preživjela. Liječnici su vezano za suprugino zdravstveno stanje objasnili da je to posljedica načina života i stresa, jer mora skoro sama svakodnevno voditi brigu o obitelji, o četvoro malodobne djece sa ozbiljnim zdravstvenim problemima, Darkovoj majci od 74 godine, kao i o cijelokupnom domaćinstvu. Ovdje treba dodati i poslove vezane uz poljoprivredu kojima se bave jer ne mogu živjeti samo od Darkove plaće, paošobrađuju i 5 hektara zemlje, te uz to drže i veći broj ovaca i svinja. Darko joj slabo može pomoći budući da radi svaki dan od 11,00 do 18,00 sati, što znači da veći dio dana nije kod kuće. E, tu dolazimo do te tamne strane ove priče: dok nas iz medija bombarduju pričama o potrebi podizanja nataliteta, dok najveći umovi nacije smisljavaju načine kako potaci ljudi da se odluče na proširenje obitelji, dok država mijenja svoju poreznu politiku kako bi se povećao broj novorodene djece, dotle u tvrtki koja je u vlasništvu te iste države, imate likove kojima je problem da ocu četvoro malodobne djece izadu u susret i na neki način mu prilagode radno vrijeme. Ovo još više djeluje nevjerojatno ako znamo da je on jedini skretničar u kolodvoru i da ta promjena nikome ni na koji način ne bi štetila. Zamislimo se svi skupa i pokušajmo se sjetiti nekog iz naše okoline ili nekog za koga smo možda tek samo čuli, a da mu je radno vrijeme od 11,00 do 18,00 sati. Bilo bi zanimljivo čuti čime se rukovodio onaj tko je propisao ovakvo radno vrijeme, budući da je u drugom kolodvoru na ovom području u kojem radi samo 1 skretničar, ovaj problem daleko bolje riješen. Najlakše se skrivati iza fraza kao što su „potrebe službe“ i slične gluposti koje se obično upotrebljavaju kao alibi kad se nešto ne želi uraditi. Najlakše se svakog blagdana i praznika provesti kroz kolodvore po principu „sa zadnjeg sjedišta ne vidim ništa“, upisati „crvene“ sate i sve dodatke koji



još idu uz to, a radnike koji rade u tim kolodvorima doživjeti kao objekte koji nemaju ni života ni osjećaja. Najlakše ih je kontrolirati, kažnjavati i na njima trenirati strogoču, samo što se time nitko neće ostvariti kao rukovodilac niti stечi poštovanje okoline. Mogli bi im za promjenu pomoći tamo gdje je to moguće i što je najbitnije, mogli bi prema njima biti LJUDI. Znam da je teško, znam da je to uloga na koju mnogi nisu navikli, ali evo im prilike da barem pokušaju. Ovim putem obraćam se svima onima koji imaju mogućnost odlučivanja u svojim rukama; imate pred sobom čovjeka koji usprkos svim životnim nevoljama koje su ga snašle, a koje su sve samo ne male, obavlja svoj posao na način da bi mnogi od Vas trebali stajati u stavu „pozor“ dok razgovarate s njim

i koji evo, za takav svoj rad biva i nagrađen, doduše tek simbolički. Pa hajde ga sada Vi nagradite, hajde mu Vi pomožite, ali ne simbolički i ne s 500,00 kuna. Upotrijebite konačno tu svoju mogućnost odlučivanja na način koji će Vam donijeti toliko željeno poštovanje podređenih. Koliko tvrtku može koštati promjena radnog vremena skretničara u kol. Zdenci-Orahovica? Pa tvrtka je ovim novim Kolektivnim ugovorom uštedjela toliko da kad bi u ovom kolodvoru ponovo vratili puni skretničarski turnus, potrošio bi se tek neznatan dio te uštede. Uostalom, zašto se ne bi uveo „B“ turnus? Upravo s ovog područja nekoliko mlađih skretničara radi u Osijeku i sigurno bi se našao jedan od njih koji bi htio raditi u Zdencima. Jedna od mogućnosti da

se pomogne Darku bio bi i premještaj u neki od susjednih kolodvora u kojima se (još uvijek) radi normalan turnus. Treba li reći da Darko od kuće do posla ima 17 km i da zbog većeg broja smjena koje mora odraditi da bi imao predviđeni fond sati, još 300,00 kuna mjesечно mora dati iz plaće kako bi podmirio troškove putovanja (a „USPJELI SMO“!?) Još jednom apeliram na Upravu HŽ Infrastrukture, direktora Prometnih poslova, čelne ljude Regije Istok, kao i sve one koji su u mogućnosti, da konačno pomognu i svojim odlukama olakšaju život ovom čovjeku. Dovoljno je da svi skupa pokažu samo malo dobre volje i pozitivan rezultat neće izostati. Tim prije što u ovom slučaju stvarno imamo čovjeka kome vrijedi pomoći...

Dani su blagdana prošli, ali fizičke su mi aktivnosti, što svakako nije za pohvalu, na niskoj razini. Dana blagdana uglavnom provodimo sjedeći uz TV, uz puni blagdanski stol, bilo kod kuće bilo kod susjeda ili rodbine. Zato dobro dođe šetnja za koju su upravo ovakvi dani kao stvoreni - lijepi, sunčani, prohladni. Tako jedno poslije podne krenem smrznutom livadom po kojoj je polegla osušena trava pomiješana injem u pravcu šetnice uz rijeku Plitvicu. Šetnica završava između cestovnog i željezničkog mosta pa odlučih prošetati prugom nekih dvjestotinjak metara.

I tako je željeznički promet za prorijeđen pa za to vrijeme i tu udaljenost koju trebam prijeći neće biti prometa vlakova, iako to nikad nije sigurno. Popevši se na prugu krenem po pragovima a kad ono imam što vidjeti. Pa svaki drugi drveni prag je u raspadu. Vijci koji drže metalne podložne ploče tračnica s unutarnje i vanjske strane strše na sve strane. Gledam i ne mogu vjerovati. To stanje je rezultat činjenice da se godinama nije ništa obnavljalo niti ulagalo na ovoj dionici pruge između kolodvora Varaždina i Turčina. Jedino su se prije nekih šest mjeseci na jednom dijelu spomenute dionice obavljali radovi na ugradnji uključnih točaka i kontrolnih signala za ŽCPR. Nije ni čudo što je prije dvije godine nastupom voznog reda na toj dionici smanjena brzina vlakova. Iako je smanjenjem brzine povećan stupanj sigurnosti to ne može biti rješenje već je konačno rješenje u što bržem zahvatu na opravku i sanaciji pružne dionice.

LOŠE STANJE PRUGA

PIŠE: Dražen Lihatar

FOTO: Dražen Lihatar



SAMO DA SU BOLJI RADNI UVJETI

PIŠE: Krešimir Belak
FOTO: Krešimir Belak

Kolodvor Zrmanja nalazi se na pruzi Oštarije-Split otprilike na pola puta između Knina i Gračaca. To je predio gdje se prelama kontinentalna sa mediteranskom klimom. Kolodvor Zrmanja ime je dobio po istoimenoj rijeci koja izvire južno od kolodvora. Kolodvor je otvoren 01. kolovoza 1997. godine, a pošto je u ratnim zbijanjima zapaljena i srušena kolodvorska zgrada, prometno osoblje u sastavu prometnik vlakova i skretničar smješteno je u kontejner koji služi kao prometni ured. Međutim do danas nema nikakvih naznaka od strane poslodavca da će nova kolodvorska zgrada ikada ugledati svjetlo dana. Razgovarali smo sa službujućim prometnikom

vlakova gospodinom Damirom Jakovac koji u kolodvoru Zrmanji radi od njegova otvaranja. Damir Jakovac rođen je 28. svibnja 1964. godine u Kninu. Osnovnu školu završava u Kninu, kao i prva dva razreda srednje škole. Treći i četvrti razred upisuje u Željezničkom obrazovnom centru u Zagrebu za prometnika vlakova. Po završetku srednje škole 1982. godine zapošljava se na željeznicu u kolodvoru Benkovac kao pripravnik prometnika vlakova. Nakon uspješno položenog stručnog ispita dobiva i radno mjesto prometnika vlakova u kolodvoru Benkovac, a povremeno radi na zamjeni u kolodvorima Kistanje i Škabrnja. U travnju 1983. godine

odlazi na odsluženje vojnog roka u Jastrebarsko. Po završetku se vraća na željeznicu u kolodvor Knin na radno mjesto vlakovode. 1988. godine ponovno dobiva premještaj na zadarsku prugu u novootvoreni kolodvor Radučić za prometnika vlakova. U listopadu 1991. godine na početku oružane agresije pobunjenih Srba zajedno s roditeljima iz Knina odlazi u progonstvo u Rijeku. Otac Dragutin također je radio na željeznicu u Kninu u elektrotehničkim poslovima kao šef dionice SS na pruzi Ogulin-Knin-Split. U riječkom području radi kao prometnik vlakova u kolodvorima Škrljevo, Rijeka Brajdica, Šapjane, Sušak-Pećine, Lokve, Zalesina i Šoići. Poslije

oslobodenja okupiranih područja vraća se u rodni Knin. Prelazi na radno mjesto prometnika u kolodvoru Žitnić. 1. kolovoza 1997. godine dobiva ugovor o radu za prometnika vlakova u novoootvorenom kolodvoru Zrmanja gdje radi i danas. Slobodno vrijeme najviše provodi u krugu obitelji, uz suprugu Katu i četvero djece, Mariano (14), Marijeta (19), Katriana (20) i Tomislav (23). Što se tiče posla i rada u ovih 33 godina staža, zadovoljan je s poslom i radom kao prometnik vlakova, samo da su u kolodvori Zrmanji i bolji radni uvjeti. Naime, u kolodvoru nema tekuće vode, a one pitke iz aparata za vodu je nedostatno, a često i isporuka kasni, pa si radnici moraju vodu za piće kupovati sami i nositi iz Knina. Pošto nema tekuće vode umjesto sanitarnog čvora služi kemijski WC kao privremeno (čitaj trajno!!!) rješenje. Sto se klimatskih uvjeta tiče, ne zna se što je gore, od orkanske bure zimi koja nosi sve pred sobom ili ljetne žege na kojoj se kao kućni ljubimci sunčaju poskoci. Na posao putuje službenim kombijem koji prevozi prometno osoblje na relaciji Knin-Medak. Osim kada je cesta Knin - Gračac zatvorena zbog zimskih uvjeta, što je redovito nekoliko puta tijekom zimskih mjeseci. U tim slučajevima prijevoz osoblja se organizira TMD pružnim vozilom. Tada bi se znalo dogoditi da se prometno osoblje sa posla vraća u Knin iz noćne smjene oko podne, a iz danske smjene oko ponoći. Pojedinim radnicima tek tada predstoji putovanje osobnim automobilima do kuće, a koji žive u Splitu i okolicu i preko 100 kilometara. Sve ovo bi bilo lakše podnijeti kada bi i kolodvor Zrmanja bio u planovima naših direktora za izgradnju nove kolodvorske zgrade, umjesto što se stalno plaši ljudi s nekakvim viškovima radnika koji su najvredniji resurs koje ovo poduzeće ima.





DRAŽE MU JE MORE OD RAVNICE

PIŠE: Ante Kunčić
FOTO: Ante Kunčić

Romeo Lordan, skretničar je kolodvora Ražine. Rođen je 27. 1.1964. godine u Osijeku. Zamolili smo ga za kratak intervju.

- Odakle Slavonac u Dalmaciji?
Kao što rekoh rođeni sam Slavonac, iz mjesta Palača kraj Osijeka. Godine 1991. sam stigao u Šibenik kao prognanik s ocem, majkom i bratom.

- Niste se vratili u Palaču?
U Šibeniku sam sudjelovao u Domovinskom ratu, oženio se i zasnovao obitelj i zavolio ovaj grad te ostao živjeti na moru.

- Vuče li Vas nostalgijs?
Naravno da je nostalgijs prisutna za rodnim krajem, ali kao što rekoh moja obitelj je sada tu i ovo je moj dom i iskreno moram priznati da je ovdje život mnogo ugodniji jer mi sunce i more više pašu od magle i hladnih zima.

- Kako ste dospjeli na željeznicu?

Nakon rata kao razvojačenom branitelju ponuđeno mi je da se kvalificiram za radno mjesto skretničar/manevrist što sam prihvatio pa sam nakon završenog tečaja počeo raditi u kolodvoru Ražine.

- Uvjeti rada i nisu baš zadovoljavajući?

Radni uvjeti globalno na željeznicu nisu zadovoljavajući. Trenutno sam ovdje na ŽCP-u Mandalina gdje su uvjeti ispod svakog minimuma. Krov prokišnjava pa nam je za vrijeme kišnih dana potrebno imati dvije kante u koje sakupljamo vodu jer bi u protivnom nastala poplava. Prostorija nije ofarbana već jedno desetljeće. Zahvaljujući sindikatu ofarbali smo prozore i vrata i kupili zavjese na prozore. Uostalom vidite i sami da je sve derutno.

Obilaskom kolodvora i radnih mjeseta naših članova na Podravskoj pruzi u kolodvoru Virju na svom radnom mjestu zatekao sam prometnika vlakova Mirka Bušića te sam ga zamolio da nam kaže nešto o sebi, svom životnom putu i kako ga je sudbina dovela na Hrvatske Željeznice. Mirko Bušić rođen je 26.09.1959. godine u mjestu Virje koje je udaljeno oko petnaestak kilometara od Koprivnice. Nakon završene osnovne škole u mjestu Virje upisuje srednju trgovacku školu u Bjelovaru. Nakon završene srednje trgovacke škole i odsluženog vojnog roka zapošljava se u trgovackoj firmi Univerzal u kojoj radi sve do 1980. godine. 1984. godine javlja se na tečaj za skretničara u trajanju od šest mjeseci koji se organizira u kolodvoru Koprivnica te nakon položenog ispita počinje sa radom u kolodvoru Đurđevac. Sudionik je domovinskog rata i nosilac je spomenice domovinskog rata 1991., 1992. godine. 2000. godine upisuje jednogodišnje školovanje za prometnika vlakova u željezničko tehničkoj školi u Zagrebu koje uspješno završava 2001. godine. Nakon položenog stručnog ispita upućuje se na rad u kolodvor Koprivnica na radno mjesto telegrafista gdje radi sve do 2003. godine kada odlazi u kolodvor Virje gdje stazira i polaže za prometnika vlakova. Mirko je vedar, radišan i pošten čovjek koji voli svoj posao i ništa mu nije teško. Jedan je od onih koji ne pita u kojem će kolodvoru raditi pa ga se može sresti u kolodvorima

Bregi, Virje, Đurđevac bilo da radi poslove prometnika vlakova, skretničara a po potrebi mijenja i šefa kolodvora. Mirko i danas živi u Virju sa svojom suprugom Nadom i sa svoje troje djece, kćerima Marinom i Majom te sinom Davorom koji su stekli fakultetsko obrazovanje i na koje je jako ponosan. Svoje slobodno vrijeme provodi uz unuku Lanu i u svome vinogradu za kojeg i sam kaže da mu je melem za dušu gdje jednostavno zaboravi svakodnevne problem uz citac: „Trs do trsa, trs do trsa ponosno se širi a, iz trsa radoznało mnogo boba viri“. Uz lijepi stih na kraju ove kratke priče zahvaljujem se našem Mirku na razgovoru i izdvojenom vremenu.



TRS DO TRSA PONOSNO SE ŠIRI...

PIŠE: Dražen Koščak
FOTO: Dražen Koščak

MI S „GABLECOM“ VEZE NEMAMO

PIŠE: SPVH
FOTO: SPVH

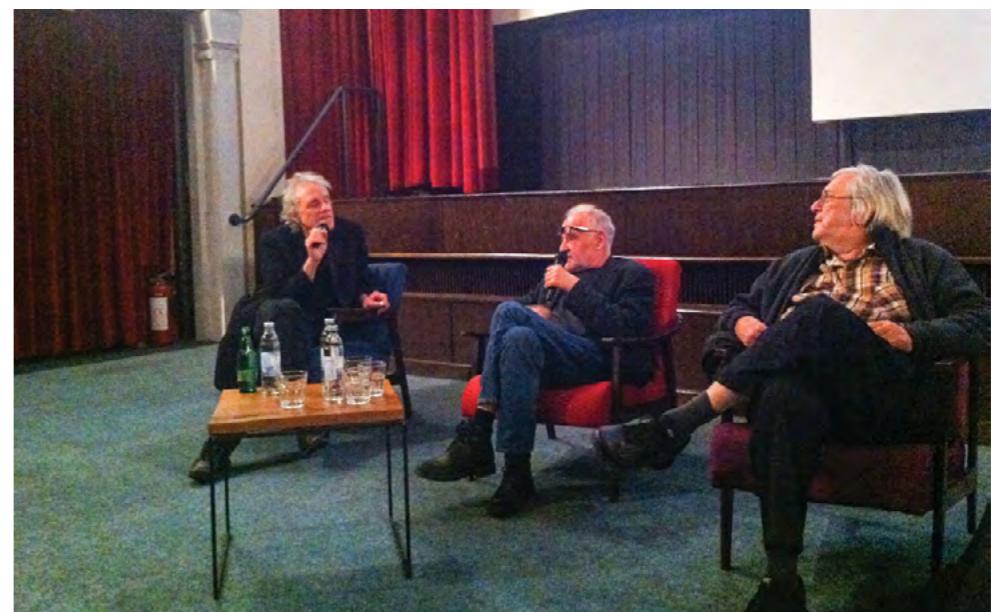


Jučerašnji skandal (četvrtak, 26. siječnja 2017.) na naslovnoj stranici „Jutarnjeg lista“ vezan uz „gablec“ našeg direktora Ivana Kršića s dvije kolegice u restoranu Bevanda izazvao je reakciju naših Korporativnih komunikacija koji su za sav svoj jad optužili sindikate. Ako se složimo da tu nema ničeg spornog, zbog čega se ta vijest našla na naslovnoj stranici „Jutarnjeg lista“? OK, netko je direktoru smjestio, a Korporativne komunikacije, maštovite kakve jesu, reći će: „Izokretanje činjenica vezanih uz korištenje službene kartice samo je jedan od pokušaja diskreditiranja Uprave HŽ od strane pojedinih sindikata kojima svjedočimo zadnjih tjadana, a u namjeri da se uspori, odnosno zaustavi proces restrukturiranja tvrtke koji je Uprava pokrenula uz

potporu nadležnih ministarstava i Svjetske banke.“

Urečenici kilometripoldugačkoj izrečeno je više demagoških fraza. Proces restrukturiranja traje kroz cijeli mandat SDP-a. Posljedice za cjelokupan sustav su katastrofalne, a za radnike pogibeljne. To je svakome jasno, osim možda T com iluzionistima. Tko je zapravo danas Uprava HŽ Infrastrukture? Da li je to član uprave ili su to zajedno s njim, kadrovi zaostali iz vremena Predsjednice. Tu obezglavljenu ekipu treba zaustaviti da čini daljnju štetu cjelokupnom sustavu, pa ako je trenutni zastoj zasluga sindikata - neka. Potpora „nadležnih ministarstava“ - ma ne budite smiješni.

Ako uzmemo u obzir činjenicu kako SŽH i SIHŽ spadaju u kooperativne sindikate (ili po naški žute), kao potencijalni izvor informacija Jutarnjem listu ostaje SPVH. Nemamo ništa protiv objavljene informacije, dapače. No to s nama veze nema, a što se „usporavanja i zaustavljanja“ tiče - vas je draga grupa amatera odavno trebalo zaustaviti i ukloniti. Zapravo niste niti trebali dolaziti.



Filmske mutacije 2017: X. festival nevidljivog filma NASILJE + UTOPIJA

PIŠE: Robert Jukić
FOTO: Robert Jukić

U Rijeci i Zagrebu održano je deseto izdanje filmskog festivala Filmske mutacije: Festival nevidljivog filma. Počeo je 24. i 25. siječnja u Art-kinu Croatia u Rijeci, a nastavio u Zagrebu, od 26. siječnja do 01. veljače 2017. s događanjima na tri lokacije, najprije u Muzeju suvremene umjetnosti (26. i 27. siječnja), zatim u Kinu Europa (od 28. do 31. siječnja) te zatvaranjem u 01. veljače MM Centru Studentskog centra. Na program Festivala su bili su filmovi kulturnih i kontroverznih redatelja Abela Ferrare, Béle Tarra, Masaia Adachija, Marca i Érica Hurtada, Motohara Jonouchija, Katsa Kanaija, a nakon projekcija upriličeni su razgovori s gostima festivala. Sukladno ovogodišnjoj temi Festivala, Nasilju i Utopiji, prikazani su filmovi dvojice različitih, ali svjetski uvaženih redatelja Abela Ferrare i Béle Tarra, čiji je posjet medijski prošao gotovo nezapaženo. Televizijske kuće imale su, i propustile, u jedinstvenoj prilici snimiti neponovljive razgovore u kojima su iznosili viđenja i analize svojih filmova, a koje je moderirao ugledni američki filmski kritičar Jonathan Rosenbaum. Abel Ferrara predstavljen je na Festivalu malom retrospektivom svog opusa. Predstavljen je s osam filmova, različitih žanrova. Najviše je bilo krimića: 'The Driller Killer' (1979.), 'Ms .45 (Andeo osvete)' (Ms .45 (a.k.a. Angel of Vengeance), 1981.), 'Djevojka iz kineske četvrti' (China Girl, 1987.) i 'Zli poručnik' (Bad Lieutenant, 1992.), a prikazani su i znanstvenofantastični 'Kradljivci tijela' (Body Snatchers, 1993.), horor 'Ovisnost' (The Addiction, 1995.), biografski 'Pasolini' (2014.) i dokumentarni 'Live in France' (2017.). Abell Ferrara (1951.) nije samo filmski redatelj, već scenarist i glazbenik, tako da može skladati i 'kontrolirati' glazbu u svojim filmovima. Njegov ovogodišnji 'Live in France' dokumentarac je o koncernim nastupima njegove rock grupe u Francuskoj. Osim gitare, Ferrara svira usnu harmoniku i pjeva. Posebno je zanimljiv njegov biografski film 'Pasolini' o zadnjim danima kulturnog talijanskog redatelja Pier Paola Pasolinija (1922. - 1975.). Film ulazi u unutarnji svijet talijanskog redatelja, mješajući stvarnost i uprizorene Pasolinijevе tekstove. Tako u jednoj sceni tri suvremena mudraca kreću za zvjezdrom repaticom na putu do rođenja novog Proroka. Jedan od likova na putu prema metaforičkom odredištu putuje i željeznicom (željeznica i film!). Béle Tarr (1955.) na Festivalu je imao dva filma. Prvijenac je drama koju je snimio s dvadesetdvije godine i postigao međunarodno priznanje, 'Obiteljsko gniezdo' (Családi tüfészek / Family Nest, 1979.). Drugi je film postigao svjetski kulturni status, 'Sotonski tango' (Sátántangó, 1994.), mračni i gotovo apokaliptični film traje sedamipol sati! Prema originalnoj redateljevoj zamisli film je ovom prilikom prikazan s dvije pauze od petnaestak minuta. 'Obiteljsko gniezdo' govori o problemima radničke obitelji u stijesrenom stambenom prostoru. 'Sotonski tango' sofisticirana je priča o maloj zajednici ljudi u zabačenoj ruralnoj sredini, koji strepe od skorog dolaska dvojice denuncijatora za koje su vjerovali da su mrtvi. Jedan od njih nagovori ih da mu predaju ušteđevinu i odu iz tog mjesta. Svijet u kojem se odigrava radnja asocira na sumračnu atmosferu Austrougarskog carstva ili totalitarističkog socijalizma, ali je vremenski i prostorno metaforički univerzalan. Iz sporih i znakovitih kadrova 'Sotonskog tanga' izbjiga skrivena prijetnja koja može svakog trenutka eskalirati. Zahtjevan i kompleksan film impozantne dužine duboko se doima gledatelja.

VILLAGE PEOPLE NEMAJU ŽELJEZNIČARA

u skretanje by nenad katanich



**ILIJA JE STISKAO
NOVI „KURIR“
U RUKAMA I
POLAKO IZLAZIO
IZ IVEKOVOG
UREDA, A OČI
SU MU SE
VLAŽILE OD
SUZA. ISKUSNI
STARAC JE VEĆ
VIDIO BUDUĆE
DOGAĐAJE.**

Ivek je bio neobično miran. Onako pretio, zdepast i s komplikiranim prezimenom i kao „netko i nešto na željeznici“ naravno, bio je predmet mnogih šala. Međutim Ivezni je znao za šalu. Stoga je reakcija radnika bila još žešća - šale su postajale sve neukusnije. Iako je Ilija bio protiv neukusnih šala, Ivez mu do mirovine nije oprostio što je upravo on autor nekih od njih. S druge strane, poštovao je Iliju jer u biti sve što zna o željeznicama naučio od njega i da ga Ilija zaista poštuje i voli. Ali ipak nije volio Ilijinu neovisnost i način razmišljanja i to mu je jasno stavio do znanja kada je hijerarhijski postavljen iznad njega. Ipak do Ilijine mirovine uspjeli su u odnosu sačuvati „status Q“. Iliji je Ivez bio zanimljiv jer nije mogao objasniti zašto s usponom u hijerarhiji čovjek mijenja osobnost. Iako je bio u mirovini, zanimalo ga je što se dešava na željeznicama pa tako i s Ivezom. Nije znao što znači ta neobična Ivezova mirnoća. Znao je da mu je zdravlje narušeno i da piye hrpu tableta. Ilija misli da je Ivez mentalno i duhovno starac veći od njega. Ivez je uvijek nervozno vikao na telefon, drečao na radnike, hvatao se glavu i pljeskao dlanom po čelu. Ukratko, radnici ga nisu voljeli - ali tko ih pita. Naime govorkalo se da je upravo Ivez autor ukidanja radnih mjesta i liste viškova radnika. Zbog toga je Ilija postao pomalo omražen među radnicima jer je branio Ivezka - bez obzira kakav je ne bi on to, nije on takav i slično. Zato je Iliji ova Ivezova mirnoća bila intrigantna. „O gazda“ - kako mu je govorio - „dodoh po novi kurir ako ima za one koji više ne rade, a još su među živima!“ - našali se Ilija. Ivez je ignorirao Iliju i zadubio se u neke svoje misli. A onda je odlučio započeti komunikaciju, pomalo savijen, jer ga je patio čir na želucu:

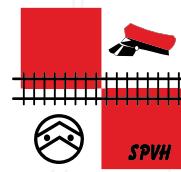
- O, gospodin Ilija, mislio sam da ste me zaboravili...
- Je, ti mene onako malo - kakav sam ja gospodin - kad od tebe moram žicati „kurir“?
- A eto, drugi ga moraju platiti, a to je ipak privilegija!
- Mogu misliti kao je željezničarima, kad ti umirovljenicima tako.
- A evo ove godine još ima a što će biti na godinu, vidjeti ćemo...

Ilija se duboko zagledao Ivezu u oči. Sjeća se kao je u njima pročitao strah kada je Ivez došao da se s njim upozna, sa svojim mentorom. Kada je Ivez postao „netko i nešto“ na željeznicama, u očima mu se mogao pročitati samo bijes i strah. Čudna kombinacija, ali Ilija je to tako doživio. Sada nije mogao odgonetnuti njegov pogled, ali još uvijek vidi strah - još dublji. I jednu komponentu, Ilija bi rekao nešto kao zlurado zadovoljstvo. Kao kad zao čovjek ubije i pojede susjedovu kokoš.

- Što je gazda, opet te sekira osoblje?
- A ne, od kada je ovaj novi ugovor i uvjetna kazna na godinu dana i najžešći su sada mirni kao janjci!
- A onda Gazda, možeš izvesti umirovljenika na janjetinu?
- Nema problema, vidimo se. Ilija je stiskao novi „kurir“ u rukama i polako izlazio iz Ivezovog ureda, a oči su mu se vlažile od suza. Iskusni starac je već video buduće događaje. Nije znao za kim plače - za Ivezom, kojeg je volio i koji osobno srlja u propast, ili za Irenom, Nikolom i njima sličnim koji će to sigurno platiti.



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!