

BUDI
PROMJENA KOJU
ŽELIŠ VIDJETI U
SVIJETU

NA PERONU

VIJESTI SINDIKATA PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE

6

PUTNICI NAŠI SVAKIDAŠNJI

16

SVAKI KOLODVR JE
NEŠTO POSEBNO

23

NEOPROSTIVO
ZAPUŠTEN KOLODVR

28

KVIZ ZA
MENADŽERE HŽI



SRETAN USKRS!



PISMO PREMIJERU

**Poštovani
gospodine Plenković,**

Proces ranžiranja vlakova jedan je od osnovnih i najznačajnijih aktivnosti u osiguranju realizacije teretnog prometa željeznicom. To se najbolje može vidjeti na primjeru nama susjednih i regionalno bliskih država Slovenije i Austrije. Naime u Sloveniji je za proces ranžiranja izgrađen kolodvor Ljubljana Zalog, a u Austriji je tako jedan od jačih ranžirnih kolodvora Villach RB, te kontejnerski Cargo centar Graz.

Godišnji rad u nekim od susjednih ranžirnih kolodvora:

- **Ljubljana Zalog**
321.477 prerađenih vagona,
- **Vilach RB**
910.000 prerađenih vagona,
- **Cargo center Graz**
220.027 prerađenih vagona,
- **Zagreb Ranžirni Kol.**
8.100 prerađenih vagona.

Kao što se iz podataka vidi, za razliku od prilika koje su prepoznale željeznice u Austriji i Sloveniji, željeznice u RH već dulji niz godina nastoje u potpunosti ugasiti ranžirane kolodvore. Krupnim koracima, ni od koga ometani, poznati željeznički menadžeri iz HŽ Carga i HŽ Infrastrukture provode uništavanje Zagreb RK.

Vjerojatno ne trebamo ni napominjati kako niti jedan pomak do sada nije napravljen. Menadžment HŽ Carga svjesno proizvodi premještanje posla kako

bi pod svaku cijenu zaobišao Zagreb RK. Menadžment HŽ Infrastrukture ne snosi odgovornost što su prihodi sve manji, umjesto sve veći. Ali zato su troškovi sve veći, osobito kad se uzme rad na Zagreb Ranžirnom kolodvoru. Zbog dugogodišnjeg neodržavanja kolosijeka i infrastrukturnih objekata dolazi do izvanrednih događaja sa značajnim materijalnim štetom. Upravo takav jedna nesreća dogodila se 27. ožujka 2017. godine. Prema prvim procjenama materijalna šteta je veća od 5 milijuna kuna. I za takvu štetu nitko ne pokreće pitanje odgovornosti Uprave HŽ Infrastrukture koja je marginalizirala sigurnost željezničkog prometa. Prvo sakrivajući pravo stanje i nepouzdanost signalno sigurnosnih uređaja. Drugo, minimizirajući značaj Poslova upravljanja sigurnošću u odnosu na Upravljanje željezničkim infrastrukturnim podsustavima koji su upravo prvi odgovorni za uporabno stanje građevinskih i elektrotehničkih infrastrukturnih podsustava.

Nije li vrijeme da umjesto nijemog praćenja uništavanja željeznica u Lijepoj našoj Vlada RH počnete tražiti odgovornost?

Ovim putem iskreno molimo da napokon nešto poduzmete po pitanju odgovornosti menadžmenta u HŽ Infrastrukturi, inače će upozorenje iz Zagreb Ranžirnog kolodvora ubrzo prerasti u neku nesreću sa puno pogubnijim posljedicama.



IMPRESUM

SURADNICI

Glavni urednik
Anto Iličić

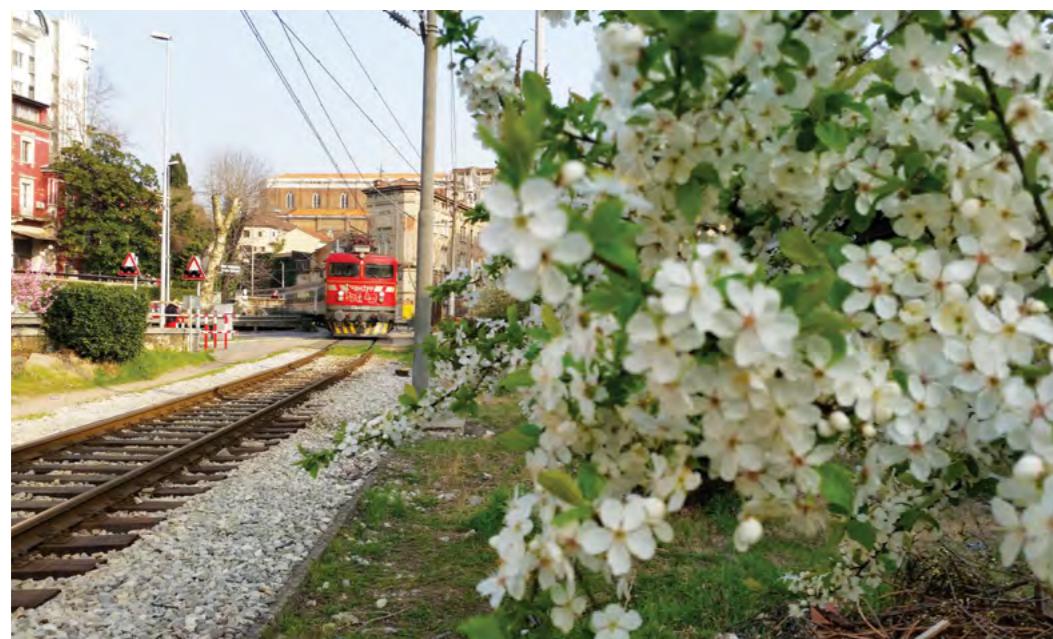
Novinari
Ante Kunčić, Milan Kovačić
Branko Cindrić, Neven Topolnjak
Branko Bašić, Josip Tirić
Tomislav Tonković, Darko Vurdelja
Krešimir Belak, Dražen Lihtar
Robert Jukić, Mario Grbešić
Srećko Stjepić, Jakov Rašić
Dražen Drčić, Dražen Koščak
Branko Marijanović, Nebojša Gojković
Danijel Rendulić, Nenad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

Fotografije
SPVH

Naslovница
Miladinka Dejanović,
prometnica vlakova u ZG Borongaju

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

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



NEDOREČENOSTI U PRIJEDLOGU ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O ŽELJEZNICI

PIŠE: SPVH
FOTO: Josip Tirić

Poštovani zastupnici u Hrvatskome saboru,

neobično je da se ovih dana u saborskoj raspravi nalazi Zakon o željeznicama, a da se u javnosti jako malo govori o transformaciji željeznice iz 19. stoljeća koja jesmo u iluziju opisanu „tržišna željezница“ koja po ničemu nismo.

U uvodnoj ocjeni Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o željeznicama (P.Z.E. br. 107) netočno je navedeno da:

„Za provedbu ovog Zakona nije potrebno osigurati dodatna sredstva u državnom proračunu Republike Hrvatske.“

Naime, da bi se uredila željeznička infrastruktura u prihvatljivo stanje nužno je osigurati osjetno veće iznose sredstava stoga što nije osigurana ni administrativna razina za uređenja, a kamoli izvori finansiranja za tehničku razinu uređenja željezničke infrastrukture.

Koristimo priliku posebno važnim podsjetiti Vas da je Europska unija na

ministarstvoj konferenciji u Szczecinu održanoj 28. lipnja 2010. g., proglašila Luku Rijeka i Route C-65 svojim strateškim prometnim koridorom za operativno povezivanje sa zemljama Bliskog, Srednjeg i Dalekog Istoka, kao najvećim tržištem na svijetu na kojem živi i djeluje 2/3 svih svjetskih potrošača/proizvođača.

Prijedlog novog Zakona o željeznicama stoga je smrtna kazna za željeznički promet ako se ne prihvate slijedeće izmjene:

1. obavezna hitna izrada Hrvatske europske prometne politike do 2050. godine temeljene na Europskoj prijevoznoj politici;

2. obavezna hitna izrada Strategije razvitka željezničkog prometa do 2030. godine temeljene na:

- nužnosti izgradnje dvokolosiječne, elektrificirane nizinske pruge na koti 200 m/nv Rijeka - Zagreb - Botovo kao dijela Koridora XI: Baltic - Jadran, odnosno Route C-65, te modernizacija

postojeće željezničke pruge na istoj relaciji koja je puštena u promet 1873. g.

- nužnost izgradnje višenamjenskog plovнog kanala Vukovar - Šamac i modernizaciju hrvatske unutarnje plovidbe

- žurnoj izgradnji matičnog kontejnerskog terminala "Zagrebačko pristanište" u riječkoj luci te intermodalnih čvorista u njegovom zaledu (Miklavlje i Škrlevo - Kukuljanovo), u prvoj razvojnoj fazi, te izgradnja velikog matičnog terminala "Omišalj" na otoku Krku, s pripadajućim objektima prometne infrastrukture, u drugoj razvojnoj fazi.

- 3. obavezna odgovornost u slučaju da upravitelj infrastrukture ne provode srednjoročne i godišnje planove Nacionalnog programa željezničke infrastrukture.

PRIMJEDBE NA TEKST ZAKONA

U članak 4. dodati:

Pojedini izrazi u smislu ovog Zakona imaju sljedeće značenje:

- priključni kolosijeci do industrijskih kolosijeka su željeznički kolosijek koji su javno dobro u općoj uporabi.

Obrazloženje:

- Veliki problem su upravo dijelovi kolosijek koji su „ničiji“ i nitko nije zadužen za njihovo održavanje - područje od kolosijeka u vlasništvu države do industrijskog kolosijeka. U ovom slučaju se ti kolosijeci nalaze na zemljištu koje je u vlasništvu lokalne uprave, a da lokalna uprava to uopće ne zna
- Veliki problem je i trošak izgradnje takvog kolosijeka koji bi trebao spojiti željezničku infrastrukturu s industrijskim kolosijekom. U ovom slučaju država bi motivirala izgradnju industrijskih kolosijeka koji su nužni za razvoj željezničkog prometa (obveza je preuzimati 30% i 50% od cestovnog prometa)

Napomena:

Potrebno je zadužiti upravitelja infrastrukture da u roku godinu dana izradi analizu stanja tih kolosijeka i napravi plan njihove modernizacije i održavanja.

Članak 7. stavak 2. dopuniti tako da glasi:

(2) Elementi iz stavka 1. ovoga članka smatraju se elementima željezničke infrastrukture uz uvjet da čine otvorenu prugu, glavne ili sporedne kolosijekte te priključni kolosijeci do industrijskih kolosijeka.

Željeznička infrastruktura isključuje kolosijekte smještene unutar radionica za popravak željezničkih vozila, depoa ili spremišta za lokomotive te odvojke ili industrijske kolosijekte.

Članak 8. stavak 2. dopuniti tak oda glasi:

(2) Nacionalni program, na prijedlog ministarstva nadležnog za željeznički promet, donosi Vlada Republike Hrvatske, za razdoblje od pet deset godina, i na godišnjoj razini prati njegovu provedbu.

Obrazloženje:

Lokalne pruge su pred gašenjem, a sve više se priča o 5-6 ključnih regija u Hrvatskoj. Što se tiče županija koje bi mogle biti zadužene za lokalne pruge su presiromašne za takve zahtjeve i nema opravdanja za održavanjem pruga. Zato je dovoljno imati podjelu samo na pruge od međunarodnog i lokalnog značaja.

Kod pruga od lokalnog značaja formirati

Nakon članka 8. dodati novi članak 8.a koji glasi:

Izvješće o kvaliteti

Članak 8.a

1) Upravitelji infrastrukture moraju svake godine dostaviti Ministarstvu najkasnije do 30. lipnja izvješće o kvaliteti za prethodnu kalendarsku godinu.

2) Izvješće o kvaliteti iz stavka 1. ovoga članka mora sadržavati:

- podatke o ispunjavanju unutarnjih poslovnih ciljeva trgovačkog društva i rezultate planova kvalitete
- rezultate unutarnjeg nadzora kvalitete

c) realizacija utvrđenog voznog reda

d) upravljanje rizicima i podaci o nedostacima i nepravilnostima u odvijanju željezničkog prometa i upravljanju željezničkom infrastrukturom koje mogu biti od značaja za realizaciju ciljeva Nacionalnog programa željezničke infrastrukture.

aktivnost u upravitelju infrastrukture za suradnju s njima.

Katastrofalan je cilj nacionalnog programa željezničke infrastrukture da se nerentabilne pruge prepusti lokalnoj upravi ili već bilo kome zainteresiranom. Ako to nije bila u stanju održavati HŽ Infrastruktura kako će moći županija.

U članak 18. dodati nove stavke 7, 8 i 9 koji glase:

(7) Poslovni plan upravitelja infrastrukture za pojedinu godinu mora biti usklađen s Nacionalnim programom željezničke infrastrukture.

(8) Upravitelj infrastrukture obavezan je tijekom donošenja državnog proračuna za slijedeću godinu podnijeti Hrvatskom saboru izvješće o izvršenju Nacionalnog programa željezničke infrastrukture za tekuću godinu.

(9) Neprihvaćanjem izvješća o izvršenju Nacionalnog programa željezničke infrastrukture za tekuću godinu pokreće se postupak za rješavanje problema i utvrđivanje odgovornosti upravitelja infrastrukture u slučaju odstupanja od Nacionalnog programa željezničke infrastrukture za koje ne postoje objektivni razlozi.

U članku 21.a stavak 2. mijenja se i glasi:

„(2) Naknada iz stavka 1. ovoga članka uplaćuje se po litri naplaćene trošarine na energente, i to u iznosu od 0,20 kuna na račun upravitelja infrastrukture, ali ne manje od iznosa koji je za tu namjenu osiguran u državnom proračunu za pojedinu godinu.“

Članak 25. dodati novi stavak koji glasi:

(1a) Djelatnost upravitelja infrastrukture vezana uz električnu energiju za vuču vlakova čini i povrat električne energije od regenerativnog kočenja u prijenosnu mrežu te prepoznavanje željezničkih vozila kao izvora električne energije.

Molimo da iskoristite svoj zastupnički autoritet kako bi od nas predložene izmjene bile ugrađene u konačni tekst Zakona.

PUTNICI NAŠI SVAKIDAŠNJI



Piše: Mario Dautović
Foto: SPVH

Iz godine u godinu svjedoci smo da nam broj putnika opada. Putnici su naši krajnji korisnici, oni koji koriste rezultate našeg rada. A tko su zapravo oni? Da li su to neki nepoznati ljudi ili? Putnici možemo biti i sami, a često su nam u toj ulozi naši prijatelji, otac i majka, brat i sestra, naša djeca, kumovi itd... Gledam im lica. Većinom umorna ali i dalje topla. Ima tu puno Milena iz poznate pjesme Novih fosila. Putnika koji su izmučeni i kojima nije do ničega, a opet ima i daka koji su nestošni i radosni a njihovi veseli dački glasovi najljepše

ispunjavaju unutrašnjost vagona. A tu su i željeznički radnici koji rade u infrastrukturi ili u nekom od prijevoznika. Nekad smo bili svi u istoj firmi, danas razjedinjeni ali opet tu smo i dalje zbog istog svrhe koju kao da smo zaboravili u ovoj našoj podjeli, opterećeni problemima opstojnosti naše željeznice, ukidanjima pruga, radnih mjesta i sl.. Podijelili smo poduzeća ali ne i poslove. Tako da danas svatko brine samo za onaj svoj osnovni dio posla zaboravljući da mi svi trebamo raditi da bi naš krajnji korisnik bio zadovoljan. Oni u upravnim

zgradama naših željezničkih poduzeća često na poslu ne razmišljaju o tome, obavljaju rutinski svoj dio posla, a ostalo ih ne zanima. Ili ne znaju jer se nikad ne voze vlakom. Kad bi si možda malo osvijestili i svakodnevno se stavili u ulogu putnika, svih onih osoba do kojih nam je stalo, i pitali se kako je njima dok putuju vlakom, o čemu razmišljaju, što ih smeta, zašto ih je sve manje u našim vlakovima? Zbog toga mi u misli dolazi prijedlog da bi svaki zaposlenik „direkcije“ ili uredski radnik naših željezničkih poduzeća morao obavezno

godišnje proći najmanje 40 sati vožnje vlakom, kako bi iz prve ruke vidio i osjetio na svojoj koži u kakvom stanju nam je željezница i kakva je kvaliteta naših usluga. Siguran sam da bi drugačije gledali na putnike i obavljali bi svoj posao bolje, kada bi osjetili stvarnost.

Što meni osobno smeta i odbija od željeznice i vlakova? Vjerujem da ono što smeta mene smeta i druge, moje drage putnike. Razloga je više i na svakom od njih je potrebno raditi. Prvo bi po meni bila neuskladenost vozognog reda sa potrebama putnika. Na svakom području naše domovine postoje nekakvi centri, dakle veći gradovi i manji gradovi koji gravitiraju tim većim gradovima. Putnici putuju na posao, u školu, u bolnice, u liječilišta, odmarališta i iz raznih drugih razloga i očekuju da imaju dobre veze i za odlazak

kao i za povratak u svoj dom. Međutim, od željeznice to ne dobivaju. Ili moraju ići nekoliko sati ranije da bi izgubili hrpu vremena u čekanjima, ili nemaju vezu za odlazak, ili nemaju vezu za povratak, ili dugu čekaju za povratak i tako dalje. Drugi razlog su zasigurno i male brzine putovanja koja opet prouzrokuju duga vremena vožnje, pa smo u odnosu na konkurenčni cestovni prijevoz daleko u zaostatku. Treće cijena putovanja koja nije nimalo jeftina i opet čest je slučaj da cestovni prijevoz ima niže cijene od nas, a željezница je nekad bila jeftina alternativa cestovnom prijevozu, dok danas to definitivno više nije. Četvrti razlog stari i neuredni vagoni i vlakovi, koji nisu očišćeni kako valja, opet zbog nekih ušteda i smanjivanja broja ljudi na čišćenju. Vagoni u

kojima se osjeća neugodan zadar prijavštine, ustajalosti. Prozori kroz koje se ne može vidjeti koliko su prljavi. Vagoni u kojima ne radi grijanje ili radi polovično, vagoni bez klima uređaj u kojima se ljeti doslovno zalijepiš na sjedalo dok znoj curi iz svake pore tvog tijela. Novi vlakovi koji su napravljeni po nekim novim normama i standardima koji potječe navodno iz EU a u kojima na novim ergonomskim sjedalima možeš sjediti jedino kao robot, sa strogo pravilnim položajem kralježnice i nema šanse da se u njima može sjesti bilo kako drugačije osim na ovaj školski način. I sad ti sjedi u takvom vlaku dulje od recimo sat vremena. Pa onda ta klima u našim novim vagonima. Pa gdje god je uključena klima tamo je valjda 15 stupnjeva temperatura, i putnici većinom negoduju ali nikog nije briga.

Iako su radnici u vlakovima pretežno ljubazni prema putnicima, nedavno mi je pričala kolegica putnica kad se je žalila konduktoru da je zima i da li može malo tu klimu poriktati na veću temperaturu. Odgovor našeg konduktora je bio da je on tu da pregleda karte a ne da podešava klimu. Tu dolazimo do problema koji sam spomenuo na početku: željezničar koji nije zainteresiran za ništa osim osnovnog svog posla. Ne razmišlja o zadovoljstvu našeg krajnjeg korisnika - putnika, već samo o tome kako da ne napravi neku pogrešku i ne izgubi posao. On je tu da odradi ono što mora i ne daj Bože da netko traži nešto više od njega, to je odmah problem jer "to nije njegov posao". Pa onda kašnjenja, svakome tlak skoči kad čuje da vlak kasni a još i više ako nema

nikakvog objašnjenja zbog čega vlak kasni, ako nema nikakve komunikacije ili je komunikacija slaba pa informacije dolaze na kapljku. Ako vlak negdje stane i stoji vidi se kakva nam je komunikacija između željezničara prijevoznika i željezničara na infrastrukturi. Većinom putnici ne znaju što se događa i zašto čekamo sve dok ne bude kritično, dok putnici ne počnu negodovati onda se netko sjeti da putnicima pruži i poneku informaciju. Ima izuzetaka, ima i dosta željezničara koji su zainteresirani za posao, ali definitivno ima i ovih koji baš i nisu. I tu gubimo putnike, ljudi izgube strpljenje, tko zna kakvih sve sudbina ima među našim putnicima, kakve sve važne situacije brinu naše putnike a oni negdje stoje u vlaku a nitko ih ne obavještava zašto stoje, kad bi mogli krenuti, kad će stići na odredište... Nitko od nas ne bi volio da je on ili npr. njegova supruga ili djeca u tom vlaku. Pa pogledajmo malo i našu infrastrukturu: pruge zauptene, male brzine, peroni koji nedostaju, peroni koji su prekratki, poneki stariji ljudi ne usude se putovati vlakom jer nema perona, ne mogu ući ili izaći iz vlaka, boje se da se ne ozlijede. Naše čekaonice koje su također prljave i zauptene, WC-i na kolodvorima i tako dalje. Gdje god pogledamo naći ćemo niz problema koji odbijaju naše putnike od vožnje vlakom. Zato, samo si nemojmo reći "baš me briga, to nije moj posao".

SRETAN USKRS!



OVAKVA EU NIPOŠTO NIJE SVIJETLO NA KRAJU TUNELA



RAZGOVARAO: Anto Iličić
FOTO: ustupio Božo Skoko

U tijeku je predizborna kampanja za lokalne izbore. Kao što čitamo, vidimo i slušamo uglavnom je prisutna niska razina komunikacije. Koliko je ona predizborni "folklor", a koliko rezultat ideoloških podjela, nesposobnosti i političke neodgovornosti političkih stranaka u RH? Nažalost u predizbornim kampanjama na vidjelo izide jako puno niskih strasti pa i uvreda jer mnogi gube živce bojeći se za svoje pozicije, neki se žele svidjeti masama i zaraditi koju minutu u vijestima pa žele biti slikoviti. Neki to čine jer ne znaju drukčije. Općenito govoreći kod nas je prilično niska politička kultura pa i kultura političke komunikacije jer se tek učimo demokraciji. Pritom je lakše, umjesto o činjenicama, programima i projektima,

razgovarati o ideologijama. Takve teme vrlo često pokrivaju nepotkovanost i nekompetentnost iz drugih područja.

Svodi li se kod nas izborna predstava na predizborne laži svih vrsta i konstrukcija, podmetanja, optuživanja, bez da se radi na ozbiljnoj, dugoročnoj i za pojedine stranke prepoznatljivoj komunikacijskoj strategiji koja bi ljudi uvjerila da politika stabilizira umjesto da razjedinjuje zemlju?

Velika većina birača ionako donese odluku o tome za koga će glasovati prije početka službene kampanje. Pritom se vode uglavnom s tri motiva - vlastitim interesima ili pitanjem kakve će ja imati koristi ako se izabere ovaj kandidat a ne onaj, potom vrijednostima koje dijelimo s kandidatima, pa biramo

ideološki sebi slične, a treći biraju i protesta, primjerice kad im na živce ide neki kandidat pa glasuju za njegova oponenta. Nažalost previše je folkora u kampanji koji ni na što ne utječe. Zato je ponekad smiješno vidjeti što sve pojedini kandidati čine kako bi se svidjeli biračima ili ocrnili svoje političke protivnike. Međutim, uvijek je bolje govoriti o vlastitim prednostima nego o nedostacima drugih. Izvore također dobivaju oni koji imaju jasne poruke, koji su fokusirani na određene probleme i imaju dobru komunikacijsku strategiju.

Koliko teške riječi političkih elita "zagaduju" ionako nisku razinu javne komunikacije u RH? Nažalost političari su u dobrom mjeri pridonijeli srozavanju razine javne komunikacije u zemlji. Prisjetimo se samo kakve su bile

prof.dr.sc. Božo Skoko,
predstojnik Odsjeka za strateško komuniciranje na Fakultetu političkih znanosti

kvalifikacije saborskih zastupnika primjerice devedesetih, a kakve su danas; kakva je bila tada razina komunikacije, a kakva je danas. Neke izjave koje čujemo u Saboru nisu primjerene ni za kavanski razgovor. Nažalost tome su dijelom pridonijeli i mediji, koji su uvijek spremni objaviti ispade i gluposti političara, pa su neki uvjereni da im je to dobra reklama.

Često se susrećemo s neprovjerenom konstatacijom da je ljudima pun kufer politike i političara. Je li to točno i ako je koliko je za takav dojam kriva tzv. političkih elita?

Tu ima istine. Političari, odnosno političke institucije su na začelju ljestvica povjerenja u nizu istraživanja koja su provedene u Hrvatskoj. Ljudi ih smatraju odgovornima za situaciju u kojoj živimo i sve nedaće koje su nas zadesile. A uvjereni su i da se malo trude oko naše budućnosti. Nažalost, političari ne mogu pobjeći od svoje odgovornosti bilo da su grijesili djelom, bilo propustom. Međutim, nije dobro generalizirati, jer takva percepcija tjeru ljude od politike smatrajući je nečasnim zanimanjem. A mi u politici trebamo kvalitetnih i poštenih ljudi.

Hrvatska je prešla stopu nezaposlenosti od 20 posto. Troškovi života sve su veći, frustrirani ljudi naprsto napuštaju Lijepu našu. Slavonija, ali i drugi dijelovi naše Domovine naprsto se prazne. Ogromno je nezadovoljstvo gotovo na svim životnim perspektivama. Je li i na koji način moguće ljudima vratiti optimizam, želju za ostankom?

Vraćanje optimizma i nade, odnosno

prezentiranje jasne vizije hrvatske budućnosti je nužan preuvjet za sve ostale gospodarske pomake. U zemlji u kojoj vlada pesimizam, beznađe, u kojoj institucije lutaju, a nema konsenzusa ni o prošlosti, ni o budućnosti, teško je zapošljavati, ulagati, pa i živjeti. To je razlog zašto mladi iseljavaju. Zato su odgovorne vlast i oporba, institucije pa i mediji. Pritom moram reći da ni iseljavanje nije rješenje, iako mnogi uistinu nemaju alternative. Često se benefiti života na Zapadu preveličavaju pa se mnogi razočarano vraćaju, ili rade ono što nikada ne bi radili u Hrvatskoj, ali ih tamo nitko od susjeda i prijatelja ne vidi. Nedavno slušam kako mladi negdje na zapadu imaju plaću 1.500 eura, a pritom moraju platiti vrtić 800 eura. Kvalitetu života kao što je u Hrvatskoj uistinu je teško pronaći, samo ljudima treba osigurati posao i omogućiti da lakše dođu do vlastotog krova nad glavom. Ako se ovaj trend iseljavanja i demografske katastrofe nastavi posljedice će biti velike a svi ćemo biti odgovorni pred budućnošću.

Kakav je zapravo danas imidž Hrvatske u svijetu? Članica smo EU, ali dojam je kao i da nismo...?

U onim dijelovima svijeta gdje nas prepoznaju, uglavnom smo prepoznati po prirodnim ljepotama i turizmu. Hrvatska jest turistički brend pa i prava europska turistička velesila. Međutim, nažalost zarađujemo premalo od turizma s obzirom na naše potencijale pa i usporedbu s drugim europskim državama. Ostale prednosti nažalost nismo dovoljno predstavili ni Evropi, ni svijetu. Ulazak u Europsku uniju nismo iskoristili kako bi se afirmirali kao gospodarski, kulturni, pa ni politički brend.



Kako komentirate učinak ove vladajuće koalicije otkako su na vlasti?

S jedne strane je uspjeh da su HDZ i MOST opstali zajedno i da Vladu nisu potresale veće krize u njihovim odnosima. Dolazak Andreja Plenkovića za premijera donekle je vratio optimizam pa i vjeru u politiku, međutim izostali su ozbiljni potezi i reforme. Pritom im je olakotna okolnost jako slaba oporba i SDP koji se bavi sobom.

Kako komentirate sindikalnu netrpeljivost koja se iskazala kroz istupe nekih viđenijih sindikalnih vođa, koja se najočitije ogleda u podjelama oko obilježavanja 1. svibnja?

Našu sindikalnu scenu možemo promatrati kroz niz aspekata, pa je jako teško generalizirati. Ima sjajnih inicijativa i istinskog služenja radnicima, ali nažalost ima i politikanstva pa i karijerizma. Isto tako je problem što neke sindikalne vođe gledaju isključivo kratkoročne interese i ne žele sagledati širu sliku, a kamoli se staviti u ulogu države i poslodavaca, pa se tobože boreći za prava radnika, ugrožavaju njihovu budućnost. Treba više dijaloga između socijalnih partnera. Uz sve to sindikalna razjedinjenost ih čini slabašnjim partnerom i smanjuje se njihov utjecaj u javnosti.

Kako vi, kao stručnjak za odnose s javnošću, komentirate sindikalnu komunikacijsku strategiju ako ona uopće i postoji?

Imao sam priliku proteklih desetak godina surađivati s nekim sindikatima, pa sam video stvarno dosta profesionalizma kad je u pitanju komunikacijska strategija. Ali generalno govoreći o pojavnosti sindikata na državnoj razini ima puno propusta.

Često slušamo izjave građana da je Hrvatska zemlja prestrašenih ljudi u kojoj svatko tko radi treba šutjeti, samo zato što prima plaću. Kompanijama se upravlja strahom - strahom se zapravo i ucjenjuje. Mislite li da takvo stanje može potrajati?

Mislim da je takvo nasljeđe ostalo iz bivšeg komunističkog sustava, kad su se svi bojali nekoga i pazili šta govore kako ne bi izgubili posao ili bili izbačeni iz partije. Kad pogledamo mlade ljudi iz dijaspora, koji su rođeni na Zapadu a danas žive u Hrvatskoj, vidimo kako su daleko otvoreniji za iznošenje svoga mišljenja, borbu za vlastita prava, pa i nazivanje stvari pravim imenom. Očito nam treba vremena da shvatimo što znači živjeti u demokraciji. A oni koji misle strahom voditi organizacije morat će brzo shvatiti da je takav pokušaj kratkog daha.

Prometni sustav je poput obrazovanja ili zdravstva jedan od ključnih odrednica koji zaslužuje razvojnu i kvalitetnu strategiju razvitka, a ne gomilu bezvrijednih slova i brojki na papiru. Zbog čega se vodeće političke opcije napokon ne počnu baviti državotvornim i strateškim dokumentima i odlukama?

Nažalost mandati na vlasti kratko traju, pa se sve stranke uglavnom fokusiraju na kratkoročne projekte čiji rezultati mogu biti brzo vidljivi. S druge strane nedostaju nam jasna vizija i strateški ciljevi razvoja, koje bi trebalo usvojiti i oko njih postići konsenzus pa bi obvezivali sve bez obzira na to tko je na vlasti. To razvijene države imaju, a mi sve ove godine nismo imali snage definirati što želimo s Hrvatskom.



Zašto izostaje glas stručne elite u poslovnim sustavima?

Političari pa i pojedini menadžeri se vole pozivati na struku i stručnjake, ali u stvarnosti slušaju samo sebe i svoje istomišljenike, pa se mnogi razočaraju i maknu sa strane. S druge strane stručna elita često se ne želi miješati kad su u pitanju neke konfliktne situacije, a imali smo primjera i „kupljene“ stručne elite koja služi kao pokriće ili alibi.

Zašto izostaje glas intelektualne elite i tko se danas uopće javno zalaže za malog čovjeka?

To trajan hrvatski problem. Kroz povijest je najčešće Crkva znala stati u obranu malog čovjeka. Danas se i njezin glas slabo čuje. Ponekad čujemo Hrvatsku akademiju znanosti i umjetnosti oko nekih strateških projekata, a bilo bi poželjno da to bude i češće. Općenito intelektualna elita je premalo angažirana i premalo glasna kad je u pitanju hrvatska budućnost. Zato ostaju stranke i političari koji se načelno zalažu za malog čovjeka, a u praksi vrlo često rade protiv njegovih interesa.

Kritikama je u posljednje vrijeme izložen član uprave HŽ Infre Ivan Kršić zbog privatne večere plaćene korporacijskom karticom. Nakon dan-dva slegla se prašina i nikom ništa. Na glupavo obrazloženje troška mediji nisu ni riječi napisali.

Nažalost nisam detaljnije upoznat s konkretnim slučajem pa ne mogu komentirati tu situaciju. Sve je stvar moralne ljestvice o kojoj je svojedobno govorio Milanović dok je bio premjer, a ona je u Hrvatskoj očito rastezljiva. U nekim skandinavskim zemljama su ministri zbog plaćanja karticom privatnih stvari podnosili ostavke, a u Hrvatskoj smo se nagledali takvih plaćanja (usotalom sjetimo se bivše ministrike kulture) ili daleko većih afera pa nikome ništa.

Kakva je ukupna medijska scena u Hrvatskoj? Jesu li naši mediji objektivni, profesionalno neutralni, ili navijački nastrojeni, napose kad je politika u pitanju?

Mediji su uvijek odraz društva u kojem živimo, a društvo je često onakvo kakvim ga mediji kreiraju.

Naši su mediji svojedobno bili dotaknuli profesionalno dno i u posljednje vrijeme bilježimo porast objektivnosti i kvalitete, posebno kod novina pa i televizija. Na internetu i društvenim mrežama nažalost gomilaju se neprovjerene informacije, izmišljotine pa i podvale, i sve će se teže biti nositi s time. Teško je biti objektivan medij, jer iza svakog medija stoje urednici koji su ljudi i imaju svoja politička uvjerenja, vrijednosti... Zato cijenim kad pokušavaju barem biti pošteni, uravnoteženi, kad daju priliku i drugoj strani da iznese svoje mišljenje. Nažalost ima medija koji su pokrenuti kako bi ocrnjivali, reketarili, podmetali... Po tom pitanju strukovno udruženje vrlo malo čini, a medijski zakoni se ne provode.

U čemu vidite izlaz iz krize u kojoj se zemlja nalazi i mislite li da je EU, među ostalim, svjetlo na kraju tunela?

Nažalost ovakva Europska unija nipošto nije svjetlo na kraju tunela. Riječ je o nekada prestižnoj zajednici kojoj smo toliko hrlili, ali ulazak nismo iskoristili za dodatno međunarodno pozicioniranje. Zato

je naš utjecaj u uniji preslab, a slabo smo prisutni i na zajedničkom tržištu. S druge strane EU ne zna što bi sa sobom, nema jasne budućnosti. To djeluje destimulirajuće i zato ne čudi što su Britanci odlučili napustiti zajednicu. Sve se više pokazuje da se svaka država ponajprije treba sama izboriti za sebe, pa će te i drugi cijeniti. EU je okvir, koji pruža određene prednosti, ali ih treba iskoristiti. S druge strane Europa je prilično iznevjerila vlastite kršćanske vrijednosti na kojima je stasala, pa se mnogo toga iznutra urušava...

Mislite li da su društvene mreže poput Twittera i Facebooka doстатне za komunikaciju hrvatske vlade s javnošću?

Niopošto. Dobro je koristiti nove komunikacijske tehnologije. Međutim, njihova uporaba nikako ne može zamijeniti klasične tehnikе odnosa s javnošću i živu riječ.

Možete li dati ocjenu glasnogovorništva u Hrvatskoj, bar što se tiče velikih poslovnih sustava?

Posljednjih godina je učinjen golem

iskorak jer su stasale generacije obrazovane za odnose s javnošću. Međutim, stručnjaci mogu doći do izražaja tek ako su njihovi šefovi svjesni moći komuniciranja i daju im pravi okvir za djelovanje. U državnim institucijama jedno vrijeme je bio hit zapošljavati novinare. To ima svoje prednosti u komunikaciji s medijima, međutim mnogi od njih nemaju znanja za strateško komuniciranje, koje iziskuje školovanje za odnose s javnošću.





PROCESI RESTRUKTURIRANJA I NADZORA U FUNKCIJI RAZVOJA ŽELJEZNIČKOG SEKTORA

PIŠE: preuzeo s LinkedIn.com
FOTO: SPVH

Početkom devedesetih godina politička elita Europske unije zagrizala je u nezahvalan posao stvaranja jedinstvenog prijevozničkog tržišta. Jedan od tadašnjih ciljeva u prijevozničkom sektoru bio je razvoj željeznica. Razvoj se temelji na podjeli jedinstvenih željezničkih poduzeća: stvaranju upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika. Upravitelji infrastrukture bi i dalje trebali ostati „pod državnom kapom“ i njihov razvoj se trebao usmjeravati u stvaranje interoperabilne Europske željezničke mreže. Željezničke prijevoznike je bilo potrebno osposobiti za tržišnu utakmicu na toj mreži. Zbog toga je bilo potrebno restrukturiranje poduzeća ali i utvrđivanje neovisnog nadzora nad njihovim radom. To su bili nužno potrebni procesi i zahtjevi postavljeni od političkog vrha Europske unije. Ostalo je samo otvoreno pitanje kako ih je koja članica Europske

uniye implementirala u tradicionalne željezničke sustave.

Restrukturiranje

Direktiva o razvoju željeznica (440/91/EEZ) usmjerila je razvoj kroz tri pravca: razdvajanje prijevoza od infrastrukture, finansijska konsolidacija poduzeća i računovodstveno razdvajanje te u konačnici usklajivanje pravne regulative sa pravnom stečevinom Europske unije. Tri zahtjevna zadatka za većinu država i državnih željeznica pa tako i za Hrvatske željeznice. U tom smislu bilo je poželjno angažiranje međunarodnih konzultanata koji bi svojim iskustvom pripomogli u kvalitetnom procesu restrukturiranja željeznica. Tako su kroz željeznicu prošle razne konzultantske kuće (Canac, McKenzie, Info puls...). Godine 2000. Hrvatski sabor usvaja Program restrukturiranja Hrvatskih željeznica, a

to restrukturiranje do dan danas traje. Upravo se uz podršku Svjetske banke provodi u HŽ Infrastrukturi.

Iako je za očekivati kako su nalazi i ponuđena rješenja studija konzultantskih kuća korisna i bogata, njihova implementacija nije nikad u potpunosti provedena. Više je razloga za to. Jedan od njih je da se na restrukturiranje željezničkih poduzeća gledalo kao na svaku drugo poduzeće te su se utvrđivali prvenstveno ciljevi ekonomskog razvoja, dok su se društveni, odnosno društveno-ekonomski ciljevi razvoja željezničkih poduzeća zanemarivali. U startu je zaboravljena uloga željeznice u razvoju cjelokupnog društva i gospodarstva pa tako i cijele Republike Hrvatske. Prvenstveno su ciljevi usmjereni ka smanjenju troškova kroz smanjenje broja radnika i smanjenje troškova održavanja (kilometara

pruga otvorenih za rad ili uštede održavanja pruga) nerentabilnih usluga (prekid rada pruga i ukidanje vlakova). Drugi razlog za neuspjelo restrukturiranje željezničkih poduzeća se očituje u prvenstvenoj posvećenosti organizacijskim promjenama. Jedino što se stvarno mijenjalo su broj i nazivi organizacijskih kućica bez ozbiljnije analize poslovnih procesa i poteškoća u njihovoj realizaciji. Bit poteškoća se nije otklonila. U konačnici, otežano restrukturiranje vidi se također i u prevelikoj duljini trajanja tih procesa pa dok su se određeni ciljevi i postigli već su zastarjeli. Kako god bilo željeznička infrastruktura nije osuvremenjena niti prilagodena interoperabilnoj mreži pruga te i dalje upravitelj infrastrukture ima problem s prevelikim troškovima i smanjenim prihodima. Željeznički prijevoznici također gube tržišnu utakmicu, bilo da je riječ o željezničkoj ili cestovnoj konkurenciji.

Nadzorni procesi i agencije

Posebna pozornost posvećena je uspostavi standardiziranih neovisnih nadzornih procesa u svim poslovnim procesima. Formirana je Europska željeznička agencija koja se sa željezničkim poduzećima povezuje preko agencija za sigurnost željezničkog prometa. Svako željezničko poduzeće mora imati uspostavljen sustav upravljanja sigurnošću za koji je najodgovornija uprava željezničkog poduzeća. U teoriji je izvrsno postavljeno. Ako je proces upravljanja sigurnošću kvalitetno uspostavljen jako brzo se vidi u kojem smjeru razvijati sigurnost željezničkog prometa. Ipak iskustva su drugačija. Što ako neko željezničko poduzeće sakriva stvarno stanje procesa upravljanja sigurnošću. Ako su ciljevi nemjerljivi i ključni pokazatelji izvedbe neutvrđeni. Agencija za sigurnost željezničkog prometa odradi sigurnosni audit utvrđi nesukladnosti i potreban je akcijski plan. Nakon toga, ako je željezničko

poduzeće kvalitetno uspostavilo proces upravljanja sigurnošću onda počinje realizacija akcijskog plana. A ako nije počinju pritisci prema Agenciji. Kao što je to sada slučaj sa problemom SS uređaja na Zagreb Glavnom kolodvoru. Uskoro će se znati što je pobijedilo: razum ili pritisak. Osim procesa upravljanja sigurnošću tu su još državne inspekcije iz područja zaštite na radu, zaštite okoliša, zaštite od požara i slično. Koliko je koji od navedenih procesa učinkovito uspostavljen moguće je vidjeti samo dijelom kroz kazne koje željezničko poduzeće plaća radi nepoštivanja zakonskih i podzakonskih zahtjeva.

Tu je zatim Državna revizija koja se prvenstveno bavi računovodstvenim procesima u željezničkim procesima. U praksi se prvenstveno prepusta odjelima interne revizije da uređuju sustav međunarodnih računovodstvenih standarda. To se vidi u primjerima da su nalazi Državnih revizija pretežno pozitivni i da nepravilnosti dolaze samo u ekstremnim situacijama. Ako netko nešto prijavi ili ako se želi stvoriti afera poput ove zadnje s „dnevnicama za savjetnike“. Usvakom slučaju ozbiljnost uprave željezničkih poduzeća zato visi o radu interne revizije. Otežavajući okolnost za internu reviziju javlja se kad ne postoje utvrđeni i propisani poslovni procesi na temelju kojih bi se moglo utvrditi i točno mjesto prepoznate nepravilnosti. Još ako se u internu reviziju ustroji i interna kontrola poslovanja, strahovlada može započeti. Pravila ne postoje, prijeti se otkazima, pa čak ih se i daje, a obrana na sudu traje i po nekoliko godina. Takvih slučajeva je bilo u svim željezničkim poduzećima, a zadnji pa samim tim i najinteresantniji su otkazi za radnike nekretnina u HŽ Infrastrukturi. Nakon više od godinu dana DORH je potvrdio kako nije bilo utemeljenja za otkaze.

Treća vrsta nadzora trebala bi se provoditi putem Nadzornih odbora

koje opet bira politička elita. U nadzorne odbore tako ulaze ljudi koji su prvenstveno dani političkoj opciji na vlasti, a manje koji se žele baviti stvarnim nadzorom u željezničkim poduzećima. To se može vidjeti iz usvojenih nalaza na sjednicama nadzornog odbora. Dobar primjer je odluka HŽ Infrastrukture o kupovini zemljišta HŽ Carga u području Zagreb Ranžirnog kolodvora. Iako je ta odluka imala niz nepravilnosti nadzorni odbor ju je prihvatio i odobrio. U zadnjih godinu i nešto dana javlja se još jedan problem s nadzornim odborima, a to je da se kasni s njihovim imenovanjem pa stvarno i nema sjednica nadzornih odbora.

Zaključak

SRETAN USKRS!



Republika Hrvatska je relativno mlada država u kojoj se sustavi još uvijek trebaju uspostavljati. Puno teže prolazi promjene nego neke uređene države poput Austrije ili Njemačke. Ono što je često pogreška je, da svi očekuju od političke elite da te promjene pokrene prema razvoju i jačanju države. Nije za očekivati da će netko krenuti u promjenu ako ga se na to baš ne natjera. Ali zato su to strateška državna poduzeća poput ovih u željezničkom sektoru. Uprave imaju veliku odgovornost za uspostavljanjem sustava unutarnjih kontrola u poduzećima koja vode. Članovi uprava strateških državnih poduzeća su ti koji će biti prvi u pokretanju razvojnih procesa u Republici Hrvatskoj. U konačnici kao što su to gradonačelnici i načelnici u lokalnoj upravi. I zbog toga se posebna pozornost mora posvetiti izboru najkvalitetnijih kadrova u takva poduzeća. Jer od davnina vrijedi ona: „Pogledaj kakva je željezница i znat će kakva je država!“.

izvor:
<https://www.linkedin.com/pulse/procesi-restrukturiranja-i-nadzora-u-funkciji-razvoja-dra-%C5%BEen-kau%C5%BEeljar>



SVAKI KOLODVOR JE NEŠTO POSEBNO

ZLATKO SRDAREVIĆ, prometnik vlakova u kol. Osijek DG

SVAKI KOLODVOR JE NEŠTO POSEBNO



PIŠE:Nebojša Gojković
FOTO: Nebojša Gojković

Ne tako davno, dobiti posao na željezničari u mnogome je značilo osigurati si životnu egzistenciju. Radno mjesto bilo je sigurno, a plaća redovita, tako da nikoga nije čudilo što su oni koji su već radili kao željezničari, isti posao željeli osigurati svojoj djeci i rođacima. Mnogobrojni su slučajevi u kojima je više članova jedne obitelji bilo ili je još uvijek zaposleno na željezničari. Isto tako, željezničarski poziv u nekim obiteljima postao je tradicija, pa nisu rijetki ni slučajevi da se u jednoj obitelji nađe i po nekoliko generacija željezničara. Iz jedne takve, prave željezničarske obitelji je i naš član, prometnik vlakova u kolodvoru Osijek Donji Grad, Zlatko Srdarević. Više nego dovoljan razlog da malo popričamo s njim.

Zlatko, prije svega hvala ti što si pristao na ovaj razgovor. Za sam početak, predstavi se našim čitateljima, a ponajprije onima koji te ne poznaju, s nekoliko osnovnih podataka o sebi.

Ja sam Zlatko Srdarević iz Osijeka. Na željezničari sam od 23. kolovoza 1984. g., a kao prometnik radim od 28. siječnja 1987. g. (autorizacija).

Trenutno radim u kolodvoru Osijek Donji Grad, oženjen, otac jedne kćeri.

Dolaziš iz prave željezničke obitelji. Tko ti je sve od bližnjih radio ili još uvijek radi na željeznicama?

Pokojni otac je radio kao kočničar i skladištar, a pred mirovinu kao manipulant. Pokojni stric kao konduktér, njegov sin kao kočničar i konduktér. Moja sestra radi kao konduktér. Također je radio pokojni šogor, a još uvijek radi njegov brat i žena.

I pored toga što imaš željeznički „pedigre“, reci nam da li je željezница bila tvoj prvi izbor kad je u pitanju životni poziv?

Ne, kao srednjoškolac sam razmišljao kao i većina mojih prijatelja o fakultetu, ali s vremenom me željezničari počela zanimati, pogotovo slušajući i gledajući oca i njegove prijatelje kako pričaju o željezničkim uzbudnjima.

Da li je možda ostala žal za nekim neispunjениm ambicijama na nekom

drugom polju?

Da, ponekad se prisjetim mладалаčkih dana kada sam se aktivno bavio sportom (nogomet), ali sam rano prekinuo. Kada bih mogao vratiti film unatrag možda ne bih odustao od nogometa.

Jesi li prije dolaska na željeznicu imao kakvo drugo radno iskustvo?

Da, prije dolaska na željeznicu radio sam vrlo kratko u kombinatu „BELIŠČE“ (oko 3 mjeseca) i kao srednjoškolac preko „STUDENT-SERVISA“ u puno osječkih poduzeća. To mi je puno pomoglo pri stvaranju radnih navika.

Po čemu pamtiš svoje prve dane na željeznicama?

Izdvojio bih dolazak u kolodvor Beli Manastir poslije završene škole za prometnika. To je bilo 11. kolovoza 1986. g. i kada sad razmislim, imao sam sreću što me dopao veliki kolodvor za stažiranje. Tamo sam sve naučio o željeznicama. To je bilo jedno prekrasno iskustvo za mladog prometnika, a koje mi je pomoglo u dalnjem radu.

Koliko ti je činjenica da si iz željezničke obitelji pomogla u tim počecima?

Puno, sama pomisao da su mi svi u obitelji na željeznici, a uz to su mi svi i pomagali, barem u početku.

Na kojim si sve radnim mjestima radio?

Prvo sam počeo raditi kao skladišni radnik, zatim prodavač karata na stajalištu Osijek Dravski Most. Kada sam se ospособio za prometnika još sam radio kao nadzornik skretničara, skretničar, rukovatelj manevrom-popisni vlakovođa, putnički blagajnik, robni blagajnik i na kraju obavljao sam zamjenu šefa kolodvora u kolodvorima Čačinci i Osijek Donji Grad.

Znam da si često išao po zamjenama. Možeš li nabrojati sve kolodvore u kojima si radio?

Prvo odredište mi je bilo Beli Manastir, a onda slijede: Darda, Čeminac, Čepin, Vladislavci, Semeljci, Đakovo, Josipovac, Belišće, Našička Breznica, Našice, Zdenci-Orahovica, Čačinci, Slatina i na kraju Cabuna.

Što bi od toga izdvojio kao neko posebno iskustvo?

Ne bih ništa posebno izdvojio, nego bih rekao da je u svakom od tih kolodvora bilo nešto posebno. Jednom riječju puno novih prijatelja i poznanstava.

Reći nam nešto o svom sadašnjem radnom mjestu.

Na ovom radnom mjestu sam od svibnja 2000. godine. To je prometnički posao kao i u drugim manjim kolodvorima; obavlja se prometna i telegrafska služba, odnosno organizacija i regulacija prometa te čuvarska služba.

Koje su specifičnosti prometničkog posla u kol. Osijek DG?

Kolodvor Osijek Donji Grad je mali kolodvor, a specifičan je po tome što se nalazi u području industrije grada, te se odvija većinom obavljanje prometnih i transportno-komercijalnih poslova.

Specifično Vam je i radno vrijeme.

Takvo je kakvo je. Pamtim i bolje radno vrijeme. Svjesni smo da je

to rezultat pada putnika i teretnog prometa odnosno ukidanja i pomicanja trasa vlakova.

Kakav je trenutno obim posla u kolodvoru, mislim prvenstveno na teretni prijevoz?

Nije kao nekada, ali bez obzira na pad još uvijek smo vodeći u cijeloj Regiji Istok gledajući ukupan rad u teretnom prijevozu (I-XII mj.2016.=24,79%). Zajedno sa nezaposjednutim kolodvorom Nemetin činimo više od 1/3 ukupnog prijevoza (34,68%) u Regiji Istok.

Pamtis li i neke bolje dane?

Naravno, kada sam došao u kolodvor Osijek Donji Grad bilo je toliko posla i vagona na kolosijecima da se tražio svaki metar na kolosijke. Često smo koristili i „putničke“ kolosijke.

Ima li prostora za napredak po tom pitanju?

Pa prostora za napredak uvijek ima. Samo da oživi gospodarstvo i posla će biti.

Kad je prijevoz putnika u pitanju, koliko ste zadovoljni

postojećim voznim redom?

Dobar je, raspoređen je ravnomjerno, a jedino nas brine što nam za svaki VR ukinu jedan par putničkih vlakova. Tako je bilo i ovaj puta, ukinut je vlak na komu je bilo putnika, odnosno studenata.

S obzirom na prije spomenuto radno vrijeme, koliko uopće imas slobodnog vremena i kako ga provodiš?

Ja, kao i ostale kolege iz kolodvora, stanujem relativno blizu radnog mesta, pa još uvijek imam slobodnog vremena koje provodim u krugu obitelji i prijatelja. Uslobodno vrijeme gledam filmove sa net-a i sportske događaje sa satelitskih kanala.

Iz medija i svakakvih priča sa strane naslušali smo se o ukidanju radnih mjeseta do zatvaranja kolodvora. Mi u kolodvoru smo optimisti, nadamo se da do toga neće doći. Mislimo da će željeznice i dalje biti.

S obzirom na prije spomenuto radno vrijeme, koliko uopće imas slobodnog vremena i kako ga provodiš?

Ja, kao i ostale kolege iz kolodvora, stanujem relativno blizu radnog mesta, pa još uvijek imam slobodnog vremena koje provodim u krugu obitelji i prijatelja. Uslobodno vrijeme gledam filmove sa net-a i sportske događaje sa satelitskih kanala.

Ima li trenutno u obitelji nekih novih budućih željezničara, hoće li netko nastaviti tradiciju?

Nema, a mislim da nema ni tko bi nastavio tradiciju. Nekad davno bilo nas je tako puno. Ima jedan zanimljiv podatak, odnosno anegdota s kraja 80-tih godina prošlog stoljeća; ljudi su se šalili i govorili da možemo napraviti turnus-smjenu od cijele obitelji.

Ima li možda nešto što te nismo pitali, a htio bi reći?

Ne, mislim da smo iscrpili sve teme. Htio bih pozdraviti sve čitatelje lista na „NA PERONU“. Ljudi sretno!





ZAOBILAŽENJE PRAVA

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: SPVH

Kako je iz željezničkog sustava otpušten, što zakonito, a što nezakonito popriličan broj radnika, pokrenuti su i brojni sudski sporovi. Politička zamisao bivše vlasti bila je otputiti što veći broj radnika i to je definitivno „uspješno“ provedeno. Ipak, manji se broj željezničara zainatio i odlučio upustiti u pravnu bitku s neizvjesnom završnicom. I dio se radnika uspio izboriti za pravdu. Da li su ih dočekale fanfare, da li su dobrodošli u sredinu u kojoj im je poručeno da su nepotrebni? Da li se ti radnici vraćaju na svoj radna mesta, da li netko odgovara za počinjenu štetu poduzeću i radnicima? Prvo što mi se čini upitnim je odgovornost. Ukoliko je nekome neopravdanim otkazom učinjena nepravda za takvo postupanje s druge strane, netko bi trebao odgovarati. Tim više

ako sudska presuda to i dokazuje. Nepravda boli, čovjeku je bila ugrožena egzistencija, a ostaje i činjenica kako je netko odgovoran i za nepotrebno prouzročene sudske troškove i nadoknadu primanja radniku za vrijeme trajanja sudskega postupka. U nastavku teksta, kao ilustraciju stanja, opisat ćemo dva zanimljiva slučaja.

Slučaj prvi

Na web stranici Sindikata strojovođa Hrvatske može se tako pročitati, a vezano je uz otkaz sindikalnom čelniku Daliboru Petroviću: „Danas je Općinski radni sud u Zagrebu (23. veljače 2017) presudio da je otkaz, kojeg mi je osobno dao najuspješniji uništavatelj željezničkog putničkog prijevoza u Hrvata (Dražen Ratković op.a.) zbog

obavljanja mog sindikalnog rada - nezakonit. Također, naloženo je da me imaju vratiti na lokomotivu, odmah i sad, žalili se ili ne!

Hvala kolegama iz Sindikata prometnika vlakova koji su podigli na noge i doveli na prosjed u Zagreb 1. lipnja 2016. članove iz cijele Hrvatske. Hvala i kolegama iz Sindikata pomoraca čije je kompletno predsjedništvo toga dana bilo s nama, kolegama iz Sindikata pilota, Sindikata kabinskog osoblja zrakoplova, Sindikata aviomehaničara, kolegama iz Norveške, Finske, Velike Britanije, Italije, Belgije, Francuske, Austrije, Slovenije...“

Da li je netko odgovarao u ovom slučaju. Uprava HŽ Putničkog prijevoza dijelom je smijenjena, ali to nema veze s ovim slučajem.

Prije nekoliko mjeseci u našem časopisu smo ukazali na očigledan primjer maltretiranja tri djelatnice HŽ Putničkog prijevoza gdje nije bilo reakcije vlastodržaca, a nakon što smo objavili priču najviše ih je zanimalo tko nam je dostavio podatke.

Slučaj drugi

Uprava HŽ Infrastrukture uručila je gotovo kompletnoj Službi za komercijalizaciju nekretnina, šefici službe i direktoru HŽ Nekretnina izvanredne otkaze. Ljudi, koji su trideset godina bez primjedbe radili svoj posao, iz soba su izbacili zaštitari. Sudskom nagodbom referenti su vraćeni na posao i raspoređeni na druge poslove, a

šefica Službe i direktor vraćeni su na posao pravomoćnom sudskom presudom. Možda nekome takve presude nisu po volji, ali s obzirom na njihovu pravomoćnost, više se o tome nema što raspravljati.

Bivši direktor HŽ Nekretnina potpisat će novi ugovor o radu s HŽ Infrastrukturom, a šefica Službe već neko vrijeme radi - doduše ne na svom starom radnom mjestu. Te službe više nema, došlo je do organizacijskih promjena, pa se ni u najbolju volju tu se ništa ne može učiniti...

I što sada - nikome ništa?

Ova su dva najzvučnija slučaja koja su uzrokovala nešto više, ali u osnovi pre malo interesa javnosti.

Završena su jasnim sudskim dokazom kako su odgovorni debelo pogriješili. Jasno je kako ovo nisu bili izolirani slučajevi, nisu nažalost bili niti iznimka, već način obračuna s radnicima. I dok je Dalibor Petrović kao nepripomljeni sindikalac možda previše smetao predsjedniku Uprave HŽ Putničkog prijevoza, iz satelita je bilo vidljivo kako referenti u HŽ Nekretninama nisu mogli prouzročiti nikakvu štetu poduzeću i bilo je suludo progoniti te ljudi. U konačnici sud je izrekao presudu. I što sada? Nikome ništa? Nisam previše uvjeren da je to održivo rješenje. S jedne strane ljudima je učinjena nepravda. Pretrpjeli su lijepu dozu egzistencijalne nesigurnosti, duševne boli, ali tko još u Hrvatskoj





SINDIKAT PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE
UNION OF CROATIAN TRAIN DISPATCHERS

broj: A/28-3/2017.
U Zagrebu, 8. ožujka 2017.

HŽ Infrastruktura d.o.o.
Uprava
Ivan Kršić, član uprave

predmet: utvrđivanja odgovornosti zbog nezakonitog postupka izvanrednog otkazivanja ugovora o radu za devet radnika Poslovog područja Nekretnine

Poštovani gospodine Kršić,

koristimo priliku podsjetiti Vas da je na temelju Izvješća broj: 199/15 od 26. listopada 2015. godine i Dodatka izvješću broj 199/15, Ur. Broj: 199-1/2015 od 19. studenog 2015. godine, Uprava HŽ Infrastrukture je dana 20. studenog 2015. godine donijela Odluku broj UI-77-2/15 o pokretanju postupka izvanrednog otkazivanja ugovora o radu za devet radnika Poslovog područja Nekretnine.

Sindikat prometnika vlakova Hrvatske od samog početka je upozoravao na nezakonitost takvog postupka a što se uspjelo i dokazati tijekom sudskega postupka te povratkom radnika u HŽ Infrastrukturu d.o.o. Na žalost jedan kolega nije izdržao pritisak nepravednog postupka te je nedugo nakon povratka preminuo.

Cijeli postupak otkazivanja ugovora o radu, temeljio se na neistinitim podatcima i zaključcima na kojima se temeljio i izvanredni otkaz za spomenute radnike. U cijelom postupku grubo su prekršene odredbe Zakona o radu, Pravilnika o radu HŽ Infrastrukture, Etičkog kodeksa HŽ Infrastrukture a navest ćemo samo neke:

Zakon o radu:

- svi koji su sudjelovali u pripremanju, donošenju te provođenju odluke nezakonitog otkazivanja ugovora o radu po Odluci Uprave broj UI-77-2/15 prekršili su obveze iz radnog odnosa (članak 115., stavak 3.).

Pravilnik o radu članak 150:

- nesavjesno i nemarno ispunjavanje radnih obveza (točka 5.),
- davanje netočnih podataka bitnih za donošenje Poslodavčevih poslovnih odluka (točka 6.),
- zloupoba položaja i prekoračenje dobivenih ovlasti (točka 16.)
- radnikovo postupanje kojim se očigledno nanosi znatna šteta Poslodavcu (točka 19.).

Etički kodeksi:

- opće etičke vrijednosti: pravčnost, poštjenje, čestitost, savjesnost, odgovornost (članak 3.),
- ponašanje u skladu s usvojenim etičkim načelima i vrijednostima Društva pri izvršavanju radnih obveza na radnom mjestu kao i u djelatnostima izvan radnoga mesta (članak 6.),
- radnici na rukovodnim poslovima dužni su raditi prema najvišim standardima stručnosti, nepristrandnosti, neovisnosti, povjerljivosti i poštenja (članak 12.)
- kršenje etičkih propisa i ponašanje protivno normama ovoga Kodeksa predstavlja povredu radne obveze iz radnog odnosa te povlači odgovornost o čijoj težini i sankciji odlučuje Uprava Društva, odnosno ovlaštena osoba za odlučivanje iz područja radnih odnosa sukladno zakonskim propisima i internim aktima Društva (članak 38.).

Osim teškog kršenja navedenih odredbi, nedovjeno je radnicima ovim nezakonitim postupkom povrijediti ugled i dostojanstvo, a HŽ Infrastrukturi je nanesena materijalna šteta u iznosu većem od 500.000,00 kuna.

Tražimo da zbog povreda odredbi Zakona o radu, Pravilnika o radu i Etičkog kodeksa pokrenete postupak utvrđivanja odgovornosti za sve koji su sudjelovali u pripremanju, donošenju te provođenju odluke nezakonitog otkazivanja ugovora o radu po Odluci Uprave broj UI-77-2/15.

S poštovanjem.

Marko Gašpar

predsjednik SPVH



pita za dušu. Bitno je samo materijalno.

Pa recimo onda i koju riječ o materijalnom. Za sve te radnike HŽ Infrastruktura mora isplatiti plaće za razdoblje u kojem nisu radili, zatim tu su i sudski troškovi. I kada se to pomnoži s osam ili devet (ako pribrojimo Dalibora Petrovića), pa se onda to pomnoži s dvoznamenkastim brojem mjeseci za svakoga ponaosob dobije se lijepa brojka, odnosno šteta koju HŽ Putnički prijevoz i HŽ Infrastruktura moraju isplatiti. I to zahvaljujući odlukama svog elitnog rukovodećeg kadra.

Nakon što je, umro Bernard Margitić jedan od otpuštenih radnika HŽ Nekretnina, njegova nadređena, isto tako otpuštena šefica Službe napisala je pismo onima koje smatra odgovornima za iznenadnu smrt kolege. Pismo pisano „iz duše“ i koje počinje s „Poštovani licemjeri“ naslovila je na Renatu Sušu bivšu predsjednicu Uprave HŽ Infrastrukture, Željka Kopčića njenog zamjenika, direktoriču Kadrovskih poslova Ivanu Soljačić, rukovoditeljicu HŽ Nekretnina Danijelu Poljak i aktualnog člana Uprave Ivana Kršića. U razgovoru mi je spomenula kako je zaboravila pismo nasloviti i na pravnika Vladu Belića, koji je pred sudom branio neobranjive zamisli poslovodstva HŽ Infrastrukture.

U ovom slučaju, osim ponižavanja radnika netko očigledno uzrokovao i materijalnu štetu poduzećima. No gdje je odgovornost? Da li ti nadređeni i danas mogu ostati na svojim pozicijama ili je došlo vrijeme da polako, a ne kao njihovi radnici - na brzinu, počnu pakirati stvari. Možda se s time ne slaže aktualni član Uprave HŽ Infrastrukture, ali jednostavno je tako.

SRETAN USKRS!



NEOPROSTIVO ZAPUŠTEN KOLODVOR

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Željeznička mreža jako dobro povezuje Osijek s relativno gusto naseljenim mjestima u okolini. Napomenimo da je uz brojna manja mjesta, na samo 40 kilometara od Osijeka Đakovo, Vinkovci su udaljeni preko Gaboša udaljeni su 35 kilometara, Beli Manastir je udaljen 30 kilometara, Belišće 25 kilometara, Našice 50 kilometara i Erdut 33 kilometara. Idealno položena željeznička mreža bila je razlog da se na osječkom području, kao prva u bivšoj Jugoslaviji, davne 1985. godine organizira gradsko - prigradska željezница. Premda je ambicija bila da se sustav dalje razvija, pa su nadvožnjaci prema Josipovcu građeni i za budući drugi kolosijek, od gradsko - prigradske željeznice se na kraju odustalo. Iz ovih par rečenica svakome je jasno, kako se radilo o odličnom i održivom projektu koji se naravno u HŽ Putničkom prijevozu teško prepoznaće, a niti spomenute linije ne spadaju u onih 2 posto rentabilnih (prema izračunu HŽ Putničkog prijevoza). To je tema za opširniju priču, a ovdje ćemo reći nekoliko riječi o kolodvoru

Osijek. Na području kojim upravlja HŽ Infrastruktura, moglo bi se naći više primjera jako lošeg odnosa prema velikim željezničkim objektima, ali čini mi se da je kolodvor Osijek izvan kategorije, on je uvjерljivo prvi na toj neslavnoj ljestvici. I svako malo u „Glasu Slavonije“ pojavi se kakav članak kojim se ukazuje na problem. Posljednji naslov objavljen prošli mjesec, autorice Sandre Lasić, glasio je: „Za obnovu željezničkog kolodvora treba 20 mil. kuna, ali HŽ nema novca“. U podnaslovu je navedeno: „Sve se raspada osim blagajničkog prostora“. Autorica dalje navodi, „Zgrada osječkog željezničkog kolodvora izgleda kao da ju je poharalo najmanje deset ratova.“ I e najgore od svega, sve je točno. Uprava Grada Osijeka uredila je Trg Lavoslava Ružičke ispred kolodvora, izgradila novi nadvožnjak, uklonila ostatke starog autobusnog kolodvora i neuređena je ostala samo kolodvorska zgrada. Na pitanje novinarke „Glasa Slavonije“, Što vi mislite?



LJETO MIRIŠE NA UGLJAN

Miladinka Dejanović, prometnica vl. u kol. Zagreb Borongaju

LJETO MIRIŠE NA UGLJAN

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Za ovaj broj časopisa Na peronu pripremili smo razgovor s Miladinkom Dejanović, prometnicom u Borongaju s privremenim rasporedom u Sesvetama. U Željezničku tehničku školu, u Palmotićevoj, krenula je 1991. godine u generaciji u kojoj su cure činile blagu većinu:

- „Urazreduje od 32 učenika bilo nešto više cura, a s nama je u razred išla i Jasenka Marić prva prometnica na zagrebačkom Glavnom kolodvoru. Većina nas je ostala na željeznici, a ja brojim svoju dvadeset i petu godinu radnog staža.“

Obitelj naše sugovornice živjela je u Doboju i u Zagreb se preselila 1974.-te godine. Njen otac, Milan Radić mirovinu je zaslužio radeći u nekadašnjem ZOP-u, a udajom za prometnika Dejana Dejanovića proširio se krug željezničara u obitelji. U kolodvoru Borongaj, Miladinka je jedina prometnica. Dečki, mahom generacija 1962. i 1963. odlični su kolege i uvijek su bili spremni pomoći:

- „Imamo dvoje djece. Sara ima osamnaest, a Igor petnaest godina. Dok su djeca bila mala puno su nam pomagali roditelji, a dečki u Borongaju uvijek su bili spremni pomoći kada je trebalo zamijeniti smjene.“

Miladinka je trenutno na zamjeni u Sesvetama gdje radi i njen suprug. Na početku su bili u istoj a sada su u suprotnim smjenama. I dok kroz Borongaj putnički vlakovi samo prolaze, u Sesvetama je uvijek gužva na peronima. To samo po sebi znači puno kontakata s putnicima, a situaciju dodatno komplikiraju radovi na pruzi između Vrbovca i Križevaca:

- „Vlakovi kasne i ljudi su nestrpljivi i mi im možemo dati potrebne informacije, ali ne možemo „požuriti“ vlakove. Zbog toga se prometnici znaju naći u svakavim situacijama. Putnici se nabijaju pred vratima prometnog ureda. Zapamtila sam kad su mi jednom rekli da imamo devet, deset tisuća kuna plaća a opet vlakovi kasne. Da bar imam toliko, pomislila sam u sebi. No odlična smo ekipa i mi takve situacije držimo pod kontrolom.“

Brzi vlakovi od Sesveta do Zagreba voze desetak minuta i na ovoj relaciji željezница nema konkurenkcije:

- „Na zagrebačkom području najviše je putnika u Sesvetama i Dugom Selu. Otkako je ponovo uvedena ZETHŽ prijevozna karta putovanja su još povoljnija. Za 400 kuna mjesечно može se voziti vlakom, tramvajem i autobusima. Godišnja karta

košta 4320 kuna i vrijedi od Sesvetskog Kraljevca do Podsusa.“

Situacije kada bračni drugovi rade u istoj firmi znaju biti zanimljive. Viđaju se doma, a i na poslu su skupa. No ako se radi o prometnicima tu su stvari malo drugačije, pogotovo kada rade u suprotnim smjenama:

- „Jednom smo računali i ispadalo je kako supruga nisam vidjela šest mjeseci u godini. Kada radim u Borongaju, suprug mi mahne iz vlaka na povratak kući i to je to.“

I kako nadolaze topliji dani, već se pomalo razmišlja o godišnjem odmoru. Obitelj Dejanović se i ove godine prijavila za ljetovanje u odmaralištu SPVH-a na Ugljanu:

- „Vidjet ćemo. Prijavili smo se i nadam se da ćemo dobiti bungalow. Super smo zadovoljni. Nas četvero u sezoni ljetujemo za 920 kuna, a u predsezoni i posezoni cijena je 700 kuna. I djeca vole Ugljan tako da mi oko ljetovanja dilema nemamo.“



120 GODINA PRUGE BANOVA JARUGA-PČELIĆ

PISJE: Branko Marijanović
FOTO: Branko Marijanović

Za uvod, neće biti od viška, nešto malo o povijesti ove pruge... Željezničku prugu od Barča do Pakraca je gradilo društvo Vicinalna željeznica Barč - Pakrac. Koncesiju je 3. ožujka 1884. dobio Heinrich Benies, koju je kasnije ugovorom od 10. svibnja 1884. preuzeo Carsko kraljevsko povlašteno društvo Južnih željeznica. Dionica pruge od Barče do Pakraca je otvorena 18. kolovoza 1885., a dionica pruge od Banove Jaruge do Pakraca 29. studenoga 1897. Drugu dionicu izgradilo je dioničko društvo Parovozna (gózmozdony)lonjskopoljska željeznica. Ista je tek 1932. prešla pod državne željeznice. Ukupna dužina pruge Banova Jaruga - Pčelić rasp. iznosi 96 kilometara.

Itako uskoro 120 godina ovaj je pruga živjela i preko nje su se prevozili

milioni tona svih vrsta roba, kao i putnika. Pruga je bila žila kucavica važna za četiri županije kroz koje je prolazila; Sisačko-moslavačka, Požeško-slavonska, Bjelovarsko-bilogorska te Virovitičko-podravska. Ponekad ne vjerujem u činjenicu da se lokalna i županijska svita iz ove četiri županije, uz naravno, predstavnike na državnoj razini, nije uspjela izboriti za opstanak ove pruge. Sve je dobro funkcionalo sve do 16. svibnja 2010. godine kada je u 19 sati iz Daruvara ispraćen zadnji vlak prije privremenoga zatvaranja pruge. Od 17. svibnja 2010. u 9 sati privremeno je zatvorena za promet dionica pruge od Sirača do Pčelića. Privremeno zatvaranje je bilo planirano do 11. prosinca 2010. godine. Nakon više organiziranih sastanaka i upornog inzistiranja predstavnika SPVH sa lokalnim

vlastima, strukom te u prisustvu medija od 6. svibnja 2013. pruga je ponovno otvorena za promet od Sirača do Daruvara. To su bili dani koji se pamte, dani koji su značili novi početak za sve zaposlenike HŽ-a. Nažalost, sreća i zadovoljstvo nisu trajali dugo jer su se nakon godinu dana, točnije 24. 4. 2014. godine, na pruzi Banova Jaruga-Daruvar ukinuli putnički i teretni vlakovi i počeo je prijevoz autobusima. Dana 24. travnja 2014. u 20:42 ispraćen je posljednji putnički vlak iz Daruvara do Banove Jaruge, od Pakraca neprekidno trubeći do željezničkoga kolodvora u Lipiku punih 7 minuta u znak sjećanja da je baš on taj posljednji putnički vlak na pruzi. Da stvar bude još tragičnija, bez logičnog objašnjenja u međuvremenu su se izgradila tri automatska ŽCP-a (Međurić, Lipik

i Pakrac) prije čijeg se puštanja u rad pruga već zatvorila. Isto tako, od Daruvara se nastavilo sa renoviranjem pruge. Krenulo se sa mjenjanjem pragova i tračnica, ali bez jasne vizije o budućnosti pruge. Bivši zaposlenici su se zbog toga ponadali da će se ta pruga možda ipak otvoriti i ponovo oživjeti njihov kraj.

I gle čuda, ipak se nešto pokrenulo sa prvim danima proljeća na ovoj našoj pruzi. Dana 20. ožujka 2017. godine započeo je prijevoz kamenog materijala na dionici Banova Jaruga-Pakrac za potrebe rekonstrukcije postojećeg i izgradnje drugog kolosijeka pruge na dionici Dugo Selo-Križevci. HŽ Cargo se u ovom poslu pojavljuje kao prijevoznik i zaključio je korisničku tarifu s korisnikom prijevoza čime su potvrdili da će ugovoreni prijevoz i obaviti. Na dosadašnjim sastancima upravitelj infrastrukture (HŽ Infrastruktura) i prijevoznik (HŽ Cargo) informirali su javnost da se radi o značajnom i dugoročnom

prijevozu, poslu koji će trajati 3-4 godine. Dionica pruge Banova Jaruga-Pakrac od km 0+229 do km 30+100 osposobljena je za tražene potrebe prijevoza od 18t/o. U slučaju potrebe za povećanom nosivosti do 20 t/o, prethodno je potrebno napraviti tehničku dokumentaciju te na temelju iste izvršiti veće zahvate u sklopu investicijskog održavanja. Ovo je službeni stav poslodavca HŽ Infrastruktura, a želja svih zaposlenika je da se to i realizira u što skorije vrijeme i ponovo počne život ove pruge i gospodarstva uz nju. Šest dana u tjednu na relaciji Vrbovec-Lipik i obratno vozi „kamenjar“ sa 20 Eamos vagona na čelu sa 2062 lokomotivom. Ukupna težina vlaka iznosi 1400 tona od čega je neto oko 790 tona. Za početak ide jedna garnitura dnevno a razmišljanja su da za takav obim prijevoza i količinu kamena trebaju dva para vlakova. I opet, ovo su razmišljanja koja u zaposlenicima pobuduju nadu. Nadu da će poslodavac konačno

donijeti i pozitivno rješenje za život ove pruge. Za sada je kolodvor Lipik otvoren i nadzorni je kolodvor iz kojeg se poslužuje otpremništvo Pakrac. Zaposjednut je sa prometnikom vlakova i skretničarom koji nakon dolaska vlaka u Lipik dalje posluživanje otpremništva Pakrac obavlja sa manevarskim sastavom. Malo komplikirano, ali i to je nekakvo rješenje za početak...samo neka ide!

I kako kaže izreka: „Slika govori više od tisuću riječi“ - stoga ovome članku prilažem fotografije koje sve potkrepljuju. Sjećam se nekih daljih vremena kada je ovde osim putničkih vlakova vozilo i par teretnih i kada je sve cvalo... Nadam se da će ovaj prijevoz kamena biti „novo proljeće“ za ovu prugu, i da će čitatelje lista „Na peronu“ u nekom slijedećem broju sa zadovoljstvom izvijestit o vraćanju života na ovu našu prugu!



OSNOVE ŽELJEZNICE ZA MANAGERE I OSTALE U HŽI

NAGRADNA IGRA



- 1. Parne lokomotive vozile su u Hrvatskoj do:**
 - a. 1988. godine
 - b. 1976. godine
 - c. 1967. godine
 - d. 1954. godine

- 2. Najnovija lokomotiva u voznom parku sustava hrvatskih željeznica kupljena je prije (traži se približan odgovor):**
 - a. 20 godina
 - b. 30 godina
 - c. 10 godina
 - d. 40 godina
 - e. 50 godina

- 3. Električni napon na hrvatskim prugama je:**
 - a. 8 kV
 - b. 18 kV
 - c. 25 kV
 - d. 3 kV

- 4. Kontaktna mreža je dio stabilnih postrojenja za napajanje električne vuče duž elektrificiranih kolosijeka:**
 - a. u potpunosti
 - b. samo grijanje i snabdijevanje električnom energijom u vagonima
 - c. samo grijanje lokomotive
 - d. omogućava diesel lokomotivama da na kraćim relacijama do 45 kilometara voze na elektrificiranim prugama

SRETAN USKRS!



TURISTIČKA RAZGLEDNICA ZAGREB GK (S LJUBAVLJU UPRAVI HŽI)

Kad nekim od vlakova dospiju na Zagreb GK turisti iz dalekih zemalja imaju jedinstvenu priliku zabilježiti raskošnu izložbu o vođenju željeznice u Lijepoj našoj. Postavljena izložba unikatno je ostvarenje iako jedva skuplje od nekoliko večerica. Pogađate, riječ je o pothodniku kojeg domaći svijet i ne primjećuje, jer nam je to svakodnevница, no stranci ovakvu razglednicu u europskim metropolama rijetko mogu zabilježiti. Kako je predviđeno trajanje izložbe neograničeno jasno je da će tu neponovljivu sliku prvog susreta ponijeti veći broj ugodno iznenadenih posjetitelja naše kontinentalne turističke meke. Neprocjenjivo...



CRTICA IZ KOLODVORA KNIN

PIŠE: Krešimir Belak
FOTO: Krešimir Belak



Kolodvor Knin je dvostrani kolodvor sa paralelnim rasporedom kolosijeka. Kolodvor ima 15 kolosijeka plus 16 pomoćnih kolosijeka. Knin je ranžirni kolodvor sa manevarskim odredom koji se nalazi na području bloka I. Sa područja bloka I jedan skretničar poslužuje osam prijemno-otpremnih kolosijeka i sedam ranžirnih kolosijeka sa 30 skretnicama od kojih 6 dvopostavnih (tzv. Englezera), kao i 3 iskliznice. Na području bloka I nalazi se i kolodvorska vaga, a također se poslužuje i radionica ZOP-a sa pružnim vozilima, skladišni kolosijeci, kao i kolosijeci prema skladištu službe Nabave, službe Jake struje i Pružnih građevina. Sa

strane bloka I se postavljaju putevi vožnje za i sa tri pruge: Knin - Zadar, Knin - Ogulin i Knin - Ličko Dugo Polje dr.gr. Skretnice na području bloka I nisu u ovisnosti sa glavnim signalima i sigurnost prometa ovisi isključivo o ljudskom faktoru. Blok II je zaposjednut također sa samo jednim skretničarom koji poslužuje 37 skretnica, od kojih su 5 dvopostavnih (tzv. Englezera), kao i 2 iskliznice. Od strane bloka II poslužuje se industrijski kolosijek tvornice DIV-a, i bivše Agroprerade Knin. Blok II je putem triangla povezan sa Vučom vlakova i dizel depoom Knin. Od bloka II se poslužuje i bivši teretni kolodvor Knin sa pet kolosijeka, kao i kolosijke LP-4 i LP-5 na kojima su

garažirana vozila i vagoni Pružnih građevina. Ne treba posebno isticati da jedan skretničar na blokovima nije u stanju adekvatno obavljati i na vrijeme ispunjavati svoje radne zadatke. Ako nije ugrožena, onda je evidentno smanjena sigurnost prometa, obzirom na broj skretnica i veličinu skretničkog područja. Stoga apeliramo da se na blokove u kolodvoru Knin vrate nadzorni skretničari u turnus kako ne bi bila ugrožena sigurnost, redovitost i točnost prometa.

ISTI POSAO - DVije FIRME

PIŠE: Ante Kunčić
FOTO: Ante Kunčić

Posao čišćenja službenih prostorija u HŽ-Infri odradjuje firma Adriatic servisi a posao čišćenja putničkih garnitura odraduju radnice Tersus-eka. U kolodvoru Šibenik zatekli smo dvije čistačice koje rade svaka za svog Poslodavca. Gospoda Zoranka Baljkas je zaposlenica firme Tersus-eko i ona održava čistoću kolodvorskog WC-a i prostorije putničke blagajne i putničkih garnitura. Kolegica Božena Ilić održava čistoću u prostorijama HŽ-Infrastrukture koja je radnica firme Adriatic servisi. Svaka radi svoj dio posla i brinu se o čistoći. Zahvaljujući njihovim vrijednim rukama područje kolodvora i oko njega je uistinu čisto i uredno.

Njihov posao nije lagani ali one su svejedno nasmijane osobe koje svoj posao rade sa smiješkom. Zahvaljujem što su spremno pozirale za naš list.

Jednom riječju: ŽENE, MAJKE KRALJICE.



SRETAN USKRS!

PONOS LIČKE PRUGE

PIŠE: Ante Kunčić
FOTO: Ante Kunčić



Najljepša građevina na dionici pruge Ogulin-Split je zasigurno most-vijadukt koji premošćuje bendersku dragu popularno nazvan "Čupković most".

Naziv je dobio po zaseoku Čupkovići preko kojega se most prostire. Sagrađen je davne 1925. godine. Most ima ukupno 15 lukova ili otvora i kompletno je

ozidan od kamena, a nalazi se u kilometru 201+890 pruge Ogulin-Knin između kolodvora Zrmanja i Plavno.

Za most se veže i jedna teška željeznička nesreća koja se dogodila davne 1962. godine kada je pod naletima bure koja je puhalo oko 150 km/h došlo do prevrtanja 13 vagona koji su

doslovce otpuhani u provaliju pri čemu je poginulo četvero ljudi i to vlakovođa, kočničar i dva pratitelja žive stoke. Strojovode na vlaku su preživjeli nesreću zahvaljujući snazi lokomotive koja je izdržala nalete vjetra i prošla most.



Duh u oklopu

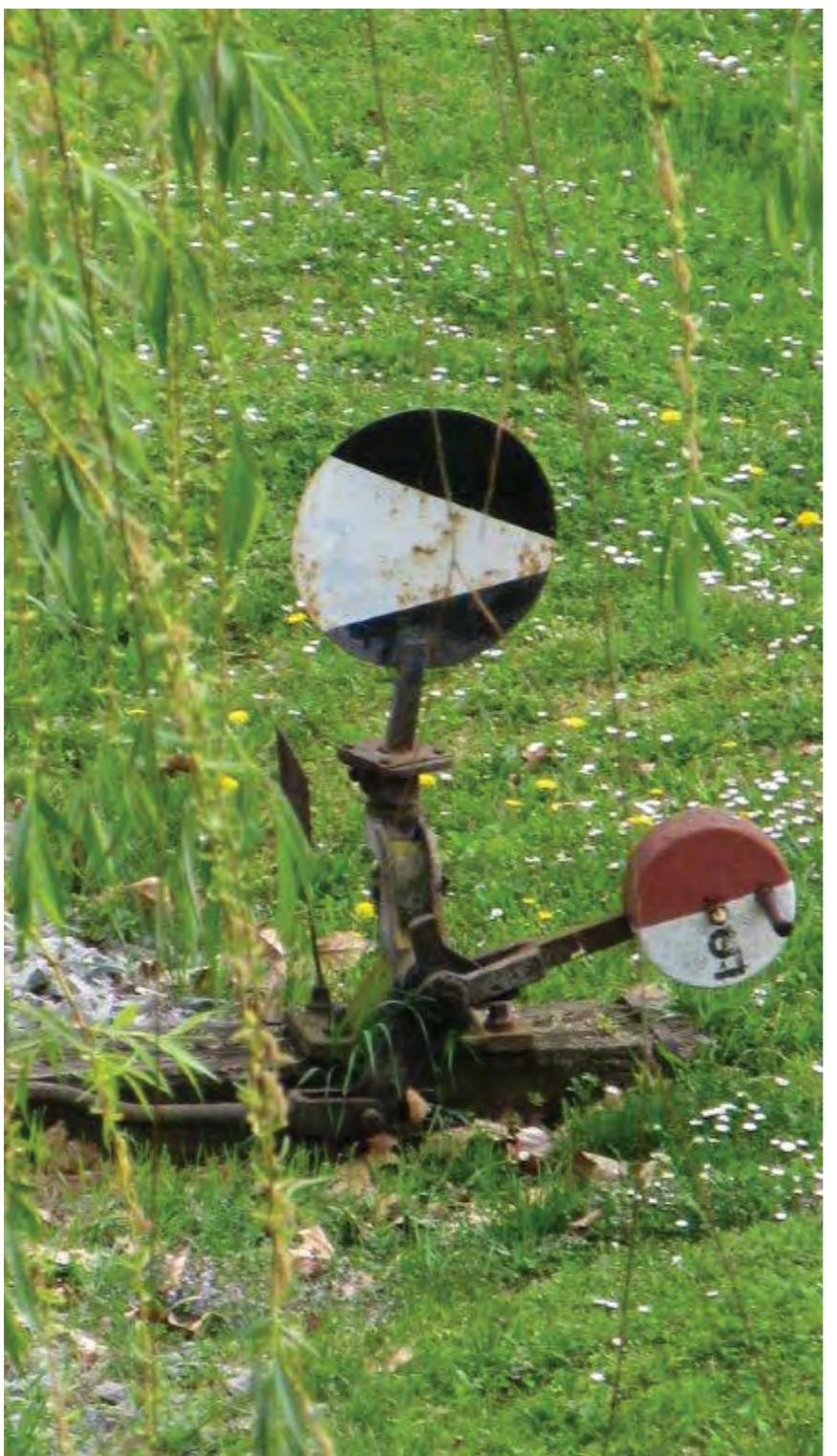
(Ghost in the Shell), redatelj Rupert Sanders

PIŠE: Robert Jukić
FOTO: ustupio Blitz

Američki blockbusteri često kritičnije govore o suvremenom društvu nego mnogi nezavisni filmovi. Jedan od takvih filmova ovogodišnji je akcijski SF 'Duh u oklopu' koji je nastao prema popularnom manga stripu, odnosno kao svojevrsni remake istoimenog japanskog animiranog filma (Kōkaku Kidōtai) iz 1995. godine u režiji Mamoru Oshiija. Treba spomenuti da je 'Ghost in the Shell' imao nekoliko podjednako uspješnih animiranih nastavaka. Mamoru Oshii režirao je 2004. 'Ghost in the Shell 2' (u originalu 'Innocence'), a 2015. redateljski dvojac Kazuchika Kise i Kazuya Nomura režiraju još jedan 'Ghost in the Shell' pod naslovom 'Kōkaku Kidōtai'. Svi ovi animirani filmovi odlično su ocijenjeni. Trebalо je čekati više od dvadeset godina da Hollywood odluči ove 'crtice' iskoristiti kao podloge zaigrani film, jer publika je željna novih superjunaka. Radnja 'Duga u oklopu' smještena je u neposrednu budućnost, preciznije 2029. godinu, kada su mnogi ljudi postali kiborzi zamijenivši dijelove tijela umjetnim implantatima. Mozak je jedini organ koji se ne može zamijeniti te predstavlja 'duh', odnosno ljudski identitet koji se nalazi u oklopu mehaničkog tijela, s čime eksperimentira korporacija Hanka Robotic's. Njihova posljednja kreacija je Bojnica Mira (Scarlett Johansson) koju su dali na uporabu elitnoj policijskoj postrojbi pod nazivom Sektor 9 zaduženoj za lov na opasne kriminalce. U oklopu Bojnica Mire jedini organski dio je mozak, a Bojnica se ne sjeća što se dogodilo i kako je došlo do toga da se njezin mozak na taj način upotrijebi. Po službenoj verziji ona je kao izbjeglica spašena od utapljanja, a jedini način da joj se spasi život je bio taj da se ubaci u mehanički sklop. Pojava cyber terorista Kuzea (Michael Pitt) uzdrmat će njezinu saznanja o porijeklu i povjerenje u sustav kojem nesebično služi. Kao u SF serijalu 'RoboCop', tako i u novom filmu 'Duh u oklopu' privatna korporacija manipulira 'svojim proizvodom' ne obazirući se na njegove osjećaje i tretirajući ga kao stvar, a iznajmljuje ga državi na uporabu kao savršeno oružje. U 'RoboCopu' iz 1987. godine u režiji Paula Verhoevena glavni lik policajac Alex J. Murphy (Peter Weller) strada u jednom sukobu, a jedini način da preživi je da mu veći dio tijela zamijene mehaničkim djelovima. Kako bi ostao u životu, mora primati preparate kojima se ustvari upravlja njegovim ponašanjem, koje u jednom trenutku postaje agresivno čak i prema njegovoj obitelji. Isti slučaj je i u 'Duhu u oklopu'. Bojnica mora primati lijek kojim joj se kontrolira svijest, odnosno sjećanja do kojih ne može doći. 'Duh u oklopu' dinamični je akcijski znanstvenofantastični film s odličnim vizualnim efektima i efektivnim oblikovanjem svijeta budućnosti, koji se nalazi u nekoj vrsti entropije. Glavni suradnik Bojnica je Batou kojeg glumi Pilou Asbæk, a njezinog šefa Aramakia glumi kultni japanski redatelj i glumac Takeshi Kitano. Scarlet Johansson u novije vrijeme specijalizirala se za akcijske uloge. Gledali smo je u akcijskom SF-u 'Lucy' (2014.) u režiji Luca Bessona, te kao Natasha Romanoff, odnosno Black Widow u 'Iron Manu 2' (2010.), 'Osvetnici' (2010.) i 'Osvetnici 2: Vladavina Ultrona' (2015.), te u 'Kapetanu Amerika: Ratnik Zime' (2014.) i 'Kapetan Amerika: Građanski rat' (2016.). Redatelj Rupert Sanders režirao je još samo jedan dugometražniigrani film, 'Snjeguljica i Lovac' (Snow White and the Huntsman, 2012.). Gdje je u toj futurističkoj priči željeznica? Nje jednostavno nema. Ukinule su je velike korporacije jer im ne treba ni za prijevoz putnika ni robe. Za sve kojima je do željeznice stalo, utješno je da se radi o filmskoj fikciji, bez uporišta u sadašnjosti i stvarnosti.

NEKAD BILO, SAD SE (NE)SPOMINJALO

u skretanje by nenad katanich



I TAKO 15. TRAVNJA JE POSTAO MRSKA OSTAVŠTINA MRSKOG KOMUNISTIČKOG REŽIMA.
NIJE BITNO DA LI 15. TRAVNJA ILI NEKI DRUGI DATUM. MI JEDNOSTAVNO NEMAMO DATUM OBILJEŽAVANJA DANA ŽELJEZNIČARA, DANA NAŠE SOLIDARNOSTI, STRUKE, KADA BI SE SJЕČALI NAŠIH STARIH I PONOSNIH ŽELJEZNIČARA, DA ODRŽAVAMO IZMEĐU OSTALOG I DANE „OTVORENIH VRATA“ DA JAVNOST VIDI ŠTO JE ŽELJEZNIČKA STRUKA. ČASNA DJELATNOST A NE SKUP UHLJEBA.

SRETAN USKRS!



Znači li vam što ime Joža Petrić?

A Ivan Krndelj? Marko Zovko? Artur Farago? Viktor Koleša? Rudolf Goluh? Franjo Koparec... Ne, to nisu izmišljena imena, kakva su ovoj kolumni uobičajena. To su bili stvarni ljudi. Radnici, preciznije željezničari iz 1920. godine. Joža Petrić, strojovoda, u Ljubljani je predvodio izaslanstvo željezničara koje je, za čudo, primio tadašnji kraljevski ministar prometa Anton Korošec. Vlast se nije mogla pomiriti da je sindikat natjerao da se potpiše tzv. „protokol sporazuma“ (preteča suvremenih „kolektivnih ugovora“) prema kojima su željezničari imali određenu zaštitu i prava, prvenstveno od otkaza i zakidanja nadnica. Na navedenom prijemu vlast je pokazala svoju odlučnost da se ne drži sporazuma i tom prigodom ministar Korošec rekao je Joži: „Ne vratite li se na posao, vojska će vas vratiti!“ Ta ministrova rečenica ocrtavala je dvije stvari: 1. Vlast je bila odlučna prekinuti štrajk i slomiti jedinstvo željezničara. 2. Jedinstvo željezničara natjerala je vlast da postane brutalna.

I tako, štrajk je nastupio u cijeloj Kraljevini SHS, svi vlakovi su stali. I koliko god govorili da su slovenci hladni i nesolidarni, ipak su pokazali najveću solidarnost. Iako je naravno bila riječ opet samo

o radnicima i to rudarima koji su solidarno stupili u štrajk. Ministar Korošec bio je čovjek od riječi, pa je nakon nastupanja štrajka u noći s 15. na 16. travnja, i već nakon tri dana većina željezničara bila mobilizirana u vojsku. Naravno, nisu dobili vojne, već su morali obući svoje željezničke uniforme i na posao. Ali opet, promet nije bio do kraja normaliziran, a vlast je bila odlučna da zatre svaku pomisao na željezničko sindikalno organiziranje. Tako je za 24. do 29. travnja bilo predviđeno okupljanje radnika i njihovih obitelji - žena i djece u znak podrške. Danas bi to rekli - mirni prosvjedi. Ministra prometa to je zateklo u Ljubljani, pa je tamo i najodlučnije djelovao. Policija je opkolila Zalošku cestu, gdje su se okupili muškarci, žene i djeca i otvorila puščanu vatru. Poginula je 14 osoba, od toga 9 željezničara i jedna četverogodišnja djevojčica. Do 29. travnja promet je normaliziran, a do kraja te, 1920. godine većina istaknutih željezničara otpuštena, s „certifikatom“ da se više nikada ne mogu zaposliti u državnoj službi.

Da li ti ljudi i ono što su čini zaista više ne zaslužuju da ih se uopće sjećamo?

Pa svakako ondašnja kraljevska vlast, bila bi presretna današnjim „sjećanjem“ i „pomenom“ borbe za radnička

prava. Sami željezničari svoju tradiciju su izgubili ne, zabranom, već ignoriranjem. I prije nego odbacimo svaku pomisao na 15. travnja iz političko-ideoloških osnova, sjetimo se da su to bili ljudi koji su nastojali živjeti poštено od svog rada i izgrađivati svoje obitelji - ali zbog zakidanja nadnica i prava jednostavno to nisu mogli.

U čemu je razlika danas?

Zbog prenaglašenog ideološko-političkog okvira u koji su strpani događaji i ljudi, danas više nikom ne pada na pamet da se trsi na svom. U ovom globaliziranom svijetu, jednostavnije promijeniti poziciju - Irska, Njemačka, Italija...

I tako 15. travnja je postao mrska ostavština mrskog komunističkog režima.

Nije bitno da li 15. travnja ili neki drugi datum. Mi jednostavno nemamo datum obilježavanja dana željezničara, dana naše solidarnosti, struke, kada bi se sjećali naših starih i ponosnih željezničara, da održavamo između ostalog i dane „otvorenih vrata“ da javnost vidi što je željeznička struka. Časna djelatnost a ne skup uhljeba.

Nažalost, percepција u javnosti željeznice i željezničara je takva i mi je svjesno ili nesvjesno podupiremo. Ili kako bi rekli, radimo u korist svoje štete.

Nekad bilo sad se više (ne) spominjalo.

**INTEGRITET
JE ČINITI
PRAVE STVARI
ČAK I KADA TE
NITKO NE GLEDA.**

C.S.LEWIS



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