

BUDI
PROMJENA KOJU
ŽELIŠ VIDJETI U
SVIJETU

NA PERONU

VIJESTI SINDIKATA PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE

4

TRAŽIMO ZAPOŠLJAVANJE
IZVRŠNIH RADNIKA

10

NE SHVAĆENI
GENIJE ILI...

20

PRAVDA ZA PRAVDU

30

ŽIVOT JE ČUDO





VRIJEME JE ZA ISTINU

Često u medijima možemo pročitati ili poslušati rezignirajuću konstataciju o društvenoj situaciji u Hrvatskoj "Druge države imaju svoju mafiju, ali ovdje mafija ima svoju državu." Međutim, ovakvu izjavu dao je Atanas Atanasov, član bugarskog parlamenta novinaru International Herald Tribune-a, potaknut događajima oko objave knjige "Bugarski Demoni" o korupciji i mafijaštву u Bugarskoj, čiji je autor njemački novinar Jürgen Roth.

Kako se naše prilike i neprilike povezuju s uvodnim rečenicama?

Ponekad ljudi rade loše stvari iz dobrih razloga, ali ovi, ovi ne, oni neprekidno rade loše stvari iz loših razloga.

Javnost je iz sustava HŽ Infra, ali i iz objava žutih sindikata bila, pogotovo u nekoliko zadnjih mjeseci, naprosto zapljuskivana obmanama, lažima i prijevarama, tako da se opravdano možemo zapitati može li se s tom praksom prestati samo tako, preko noći.

Naime, pokušava se stvoriti privid kako je sustava HŽ Infra "kihnuo" tek radi upravljačke nesposobnosti prethodne uprave i te ekipe, ali od kad je upravljanje preuzeo član uprave, naročito od kad je izvršena prijevara s potpisivanjem kolektivnog ugovora HŽ Infra posluje bez smetnji, a istina je da vrijeme prolazi, a ništa pametnog na restrukturiranju društva se ne radi.

Žuti, paralelno proizvode privid borbe za članstvo, na "dobrobit" svih radnika, namjerno zamagljujući da su upravo njihovi potpisi osigurali oduzimanje ili uskratu prava radnika. Zar je to netko zaboravio?

Jasno je da će farsa trajati sve dok ne dođe do istinskog obračuna s tim zlima, ali ne - deklarativno, već radikalnim kirurškim odstranjivanjem kancerognog tkiva. Pitanje je samo koliko duboko je bolest metastazirala i ima li uopće nade za pozitivan ishod operacije.

IMPRESUM

SURADNICI

Glavni urednik
Anto Iličić

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

Fotografije
SPVH

Naslovnica
Sanja Margetić,
prometnica vlakova u kol. Konjčina

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

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



TRAŽIMO ZAPOŠLJAVANJE IZVRŠNIH RADNIKA

PISMO PREMIJERU, 5. lipnja 2017

Poštovani gospodine Plenkoviću,

osnovni ciljevi Europske prijevozne politike do 2050. godine u područjima mobilnosti i prometne infrastrukture, a koji su bili temelj za izradu Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske su:

- prijelaz od 50% s cestovnog na željeznički i promet morem i unutarnjim vodnim putovima u međugradskim putničkim
- do 2050. godine većina putničkog prometa na srednjim udaljenostima treba se odvijati željeznicom
- do 2030. godine 30% cestovnog teretnog prometa na udaljenostima većim od 300 km potrebno je preusmjeriti na druge vrste prometa kao što su željeznički ili promet morem i unutarnjim vodnim putovima, a više od 50% do 2050. godine, što je potrebno posješiti

- potpuno funkcionalna TEN-T osnovna mreža koja obuhvaća Europsku uniju do 2030. godine, visoke kvalitete i kapaciteta do 2050. godine te pripadajućim kompletom informacijskih usluga.

Prema Eurostatovim podacima odnosi u teretnom prometu za Republiku Hrvatsku prikazani su u Tablici 1:

Tablica 1

Promet	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Željeznica	24,3	25,2	21,8	20,6	21,2	20,2	19,8	17,4	17,3	16,2
Cesta	74,8	74,0	72,7	73,7	71,2	74,0	73,6	76,2	76,8	77,3
Voda	0,9	0,8	5,5	5,7	7,6	5,7	6,6	6,4	5,9	6,5

i teretnim putovanjima na srednjim udaljenostima

izgradnjom učinkovitih i zelenih teretnih koridora

Tablica 2

Promet	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Željeznica	4,3	4,4	5,0	5,4	5,6	5,6	4,9	3,5	3,1	3,0
Automobili	83,8	83,7	82,9	82,2	83,6	83,7	84,6	85,8	85,5	85,1
Autobus	11,9	11,8	12,1	12,5	10,7	10,7	10,5	10,7	11,5	11,9

Republiku Hrvatsku prikazani su u Tablici 2:

Temeljem Nacionalnog programa željezničke infrastrukture za 2016. - 2020. planirana investicijska ulaganja (kuna) u razvoj željezničkog prometu prikazana su u Tablici 3:

Tablica 3

Pokazatelj	2016.	2017.	2018.	2019.	2020.	Ukupno
Investicija	1.043.160.200	1.946.292.000	1.992.365.000	2.273.843.333	2.693.743.333	9.949.403.867
A prema razradi vrsta radova:						
Održavanje	1.121.701.800	966.625.000	981.375.000	878.150.000	820.250.000	4.768.101.800
Obnova	278.298.200	433.375.000	418.625.000	521.850.000	579.750.000	2.231.898.200
Izgradnja	1.061.130.600	2.070.167.100	2.050.114.500	2.277.591.333	2.748.191.333	10.207.194.866
Sveukupno	2.461.130.600	3.470.167.100	3.450.114.500	3.677.591.333	4.148.191.333	17.207.194.866

početne ciljeve oko prelaska tereta i putnika sa cestovnog na željeznički promet moraju se obvezno izvršiti usvojeni ciljevi Nacionalnog programa željezničke infrastrukture za razdoblje 2016. - 2020. Iskustvo govori kako je to nemoguće iz sljedećih činjenica:

izgradnji pruge Sveti Ivan Žabno - Gradec

- ulaganja od 2010. prikazana u Tablici 5 jasno pokazuju kako je HŽ Infrastruktura u stanju na godišnjoj razini realizirati prosječno do 700 milijuna kuna, a prema Nacionalnom programu

Temeljem Nacionalnog programa željezničke infrastrukture za 2016. - 2020. izvori finansiranja (kuna) za razvoj željezničkog prometu prikazani su u Tablici 4:

- ni jedan dosadašnji investicijski projekt u željezničkom sektoru nije završen na zadovoljavajući način:
- projekt Ličke pruge (nagomilana zaliha neupotrebljivih SS uređaj)
- projekt dionice pruge Vinkovci

bi to trebalo biti preko 4 milijarde kuna godišnje. A posebno je negativan pokazatelj za 2016. godinu u kojoj je realizirano svega 333,7 milijuna kuna investicija.

Tablica 4

Pokazatelj	2016.	2017.	2018.	2019.	2020.	Ukupno
EU fondovi	764.862.000	1.512.917.000	1.573.740.000	1.751.993.333	2.113.993.333	7.717.505.666
Svjetska banka	66.810.000	103.375.000	4.252.500	0	0	174.437.500
Proračun RH	1.255.658.600	1.486.675.100	1.496.922.000	1.552.098.000	1.659.198.000	7.450.551.700
Prihod prodaja	236.800.000	230.200.000	238.200.000	240.200.000	245.000.000	1.190.400.000
Ostali prihodi	137.000.000	137.000.000	137.000.000	133.300.000	130.000.000	674.300.000
Sveukupno	2.461.130.600	3.470.167.100	3.450.114.500	3.677.591.333	4.148.191.333	17.207.194.866

Programom građenja i održavanja javnih cesta Vlada RH je usvojila plan ulaganja u ceste od 17 milijardi kuna do 2020. godine, a od toga 4.7 milijardi kuna za auto ceste,

- Tovarnik (godinama u probnom radu radi loših SS uređaja za koje sad javlja nedostatak rezervnih dijelova)

HŽ Infrastruktura, iako formalno vodi na desetke i više projekata za što voditelji projekata dobivaju lijepe dodatke na osobne dohotke, na žalost nema sposobljenje stručnjake za kvalitetno upravljanje projektima i zbog toga je hitno potrebno ustrojavanje Ureda za upravljanje projektima. S druge strane željeznički sektor je davno završio proces restrukturiranja te je potrebno pod hitno otkazati ugovor o restrukturiranju i ugasiti Ured za restrukturiranje

9.4 za državne ceste i 2.8 za županijske i lokalne ceste. Usjepoređi li se to s planiranim ulaganjima u željeznički promet dođe se do skoro identičnih 17 milijardi kuna, ali s razlikom u vremenskom roku: za željeznicu u 4, a za ceste u 3 godine. To sve znači, planira li se ostvariti one

- Okučani koja je još uvijek s privremenim rješenjem zbog nepouzdanih SS uređaja

• projekt Zagreb Glavni kolodvor koji je još s privremenim rješenjem zbog nepouzdanih SS uređaja

• kašnjenja u radovima na pruzi Dugo Selo - Križevci

• poteškoće sa SS uređajima na

Tablica 5

Izvor (mil. kuna)	2010.	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.	2016.	Ukupno	Prosječno
Osvremenjivanje i izgradnja	359,5	200,9	95,5	56,1	0	0	0	712	101,7
Udjeli RH u EU fondovima	74,9	48,7	65	56,2	31,3	21,7	43,1	340,9	48,7
Fondovi EU	90,7	90,3	172,7	144,7	34,4	56,8	128,9	718,5	102,6
Investicije iz proračuna	525,1	339,9	333,2	257	65,7	78,5	172	1771,4	253,1
Krediti i ostali izvori	82,52	259,135	132,408	1130,789	932,77	538,781	161,7	2830,8	462,6
Realizacija investicija	607,62	599,035	465,608	1387,789	998,47	617,281	333,7	5320,7	715,6

u HŽ Infrastrukturi. Osnovna namjena restrukturiranja je rasprodaja nekretnina i smanjenje broj radnika HŽ Infrastrukture. HŽ Infrastrukturi je potrebna sposobna Uprava i menadžment, a ne skupo plaćanje konzultantskih usluga koje ne donose ništa novu i razvojno. Cjelokupni taj projekt se drži u velikoj tajnosti čime se dodatno zastrašuje radnike HŽ Infrastrukture. Najbolji pokazatelj zastrašivanja su i zadnje izmjene organizacije i sistematizacije HŽ Infrastrukture.

Upozoravamo:

- prosječno jedan radnik HŽ Infrastrukture na godišnjoj razini košta 120.000 kuna. Koliko je to za poduzeće ušteda ako će otpustiti 500 radnika!? Godišnje 60 milijuna kuna (s tim da treba računa na isplatu otpremnine i trošak nezaposlenih za državu). Pitanje je što je 60 milijuna kuna godišnje u odnosu na 2 do 4 milijarde kuna koje se godišnje gube radi lošeg upravljanja investicijskim projektima
- zapošljavanje novih izvršnih radnika koji drže ovaj cjelokupni narušeni željeznički sustav
- prekid zapošljavanja kvazi menadžera izvan sustava koji imaju upitna znanja i kompetencije, ali zato dobivaju vrhunske koeficijente za plaće.



TREBA LI HŽ INFRASTRUKTURA POSTATI PRIJEVOZNIČKO PODUZEĆE!?

IZVOR: <https://www.linkedin.com>
FOTO: SPVH

Prema samom imenu poduzeća prvi dojam govori kako je riječ o poduzeću koje se bavi građenjem, osvremenjivanjem i održavanjem željezničke infrastrukture.

Moglo bi se reći i upravljanjem infrastrukturom. Iako je to već pojam koji nije tako jasan što znači. Poduzeće je nastalo tijekom podjele jedinstvenog željezničkog sustava, a temeljem zahtjeva Direktive o razvoju željeznica.

Istina u samoj direktivi nije traženo takvo čvrsto razdvajanje na zasebna poduzeća. Prvenstveno je bilo potrebno osigurati računovodstveno razdvajanje radi transparentnosti financijskog poslovanja te radi transparentnosti i nediskriminiranja prilikom dodjele infrastrukturnih kapaciteta prijevoznicima. Od svega toga dobili smo samo zakonom kojim se kaže kako se trgovacko društvo HŽ Hrvatske željeznice dijeli na četiri poduzeća plus holding poduzeće.

Zakon o podjeli Hrvatskih željeznica

Prije deset godina i sam bio dio tima za izradu zakonskog akta o podjeli jedinstvenih Hrvatskih željeznica. Prilikom pripreme za prvi sastanak izvukao sam što više materijala koji bi govorili o pojedinim stratumima ili aspektima željezničkog sustava:

- tehničkom
 - tehnološkom
 - organizacijskom
 - ekonomskom
- te u novije vrijeme vrlo važnom:
- pravnom stratumu ili aspektu.

Iz postojeće dokumentacije bilo je potrebno utvrditi sve tehničke elemente HŽ Infrastrukture kako bi se u budućnosti moglo što kvalitetnije napraviti raspodjela za podjelu na više poduzeća. Tehnološki aspekt prvenstveno se odnosio podjelu jedinstvenog tehnološkog procesa stvaranja prijevozne usluge. Jedan dio

procesa pripadao trebao je pripasti upravitelju infrastrukture, a drugi prijevoznicima. Nakon razrade ta dva aspekta moglo se je prijeći na organizacijski kojim bi se utvrdilo koja sve poduzeća i na koji način ustrojiti i registrirati. Koliko je to bilo važno vidjelo se ubrzao kroz lutanja tipa kome pripadaju npr. aktivnosti manevriranja, tehničkog pregleda vagona i vlakova ili kome pripadaju lokomotive i motorni vlakovi. Nakon utvrđenog prijedloga za organizacijski ustroj na nešto lakši način bi se odradio ekonomski aspekt. Osobito onaj dio koji se odnosi na proračunska sredstva te na strateška nabavka dijelova koji moraju biti interoperabilni i za upravitelja infrastrukture i za prijevoznike. Na kraju je trebao doći pravni aspekt koji bi razvrstao zakonske i ministarske akte na jednu stranu, a interne akte željezničkih poduzeća na drugu stranu.

A što se je dogodilo... Na tom



prvom sastanku, i zadnjem. Došao sam s preko 150 stranica različitih materijala po navedenim stratumima ili aspektima, plus prijedlogom za formiranje tima za sustavno upravljanje promjenama. Jedan od članova povjerenstva je upitao zar očekujem da oni to sve pročitaj. Rekao sam da je to minimum bez kojeg se ne može napraviti kvalitetna podjela. Lako je zaključiti, nakon tog sastanka više nisam bio potreban povjerenstvu i zakon o podjeli HŽ-a je izašao kakav je izašao. Na par stranica i s puno nepoznаница. Nedugo iza toga nastalo tko je bliže vatri bolje se grie. S tim da su drva za tu vatru plaćali porezi obveznici. Što se vidjelo u prvom redu kroz nekoliko teških željezničkih nesreća, neuspjelih investicijskih projekata te u konačnici smanjenja prometa. Promjenom vlasti došlo je i do promjene Zakona o podjeli trgovackog društva HŽ Hrvatske željeznice d.o.o. i to na način da su ukinuta dva poduzeća: HŽ Holding i HŽ Vuča vlakova. Naravno, ni u tom slučaju nije postavljeno pitanje analize tehničkog, tehnološkog, organizacijskog i ekonomskog



BROJ 65 lipanj 2017.

struma ili aspekta. Samim tim nije došlo ni do potrebe za izradom barem podzakonskih akata kojima bi se ta područja regulirala. Organizacijske promjene u poduzećima opet nisu donijele nikakve pozitivne pomake te željeznički sustav i dalje tone sve dublje, a na vlast ponovo dolazi druga politička opcija koja bi sada htjela vratiti holding poduzeće i koliko toliko obuzdati „rasulo“ u željezničkom sustavu. Nedavno se u medijima takva informacija čula kao prijedlog nekog od sindikalnih organizacija. I dalje nitko ne vidi da je nemoguće organizacijski poboljšati ustroj ako se ne napravi analiza stanja poslovnih i tehnoloških procesa u željezničkim poduzećima. Ako je neki proces, ili neka aktivnost loša, nije dovoljno ju staviti u drugu organizacijsku kućicu jer će i dalje davati negativne rezultate.

Pronstveno je potrebno popraviti procese rada. Upravljanje procesima podrazumijeva i upravljanje resursima pa je na taj način obuhvaćen i tehnički aspekt željezničkog sustava.

Zakon o željeznicu

Zakonom o željeznicu je utvrđene definicije upravitelja infrastrukture i željezničkog prijevoznika:

- upravitelj infrastrukture - pravna osoba odgovorna za građenje, upravljanje, obnovu i održavanje željezničke infrastrukture, UKLJUČUJUĆI i organiziranje i reguliranje prometa, funkcije upravitelja infrastrukture na mreži ili dijelu mreže mogu se dodjeliti različitim pravnim osobama.
 - željeznički prijevoznik - svaka pravna osoba koja ima dozvolu za obavljanje usluga u željezničkom prijevozu izdanu od nadležnog tijela, a čija je glavna djelatnost obavljanje usluga željezničkog prijevoza tereta i/ili putnika uz uvjet da ta pravna osoba osigura vuču vlakova; to također uključuje pravne osobe koje obavljaju samo vuču vlakova.
- Iz navedenih definicija mogu se iščitati tri grupe različitih aktivnosti kojima se bave željeznička poduzeća u svojoj osnovnoj djelatnosti:
- građenje, upravljanje, obnova i održavanje željezničke infrastrukture



- organiziranje i reguliranje prometa
- usluga željezničkog prijevoza tereta i/ili putnika s osiguranom vučom vlakova.

Ono što je zanimljivo odnosi se na dio gdje Zakon o željeznicu sam sebe pobija i kaže u čl. 17. kako su osnovne funkcije upravitelja infrastrukture dodjela trasa vlakova, uključujući i određivanje i ocjenu raspoloživosti infrastrukturnih kapaciteta te određivanje visine infrastrukturnih naknada, uključujući i naplatu tih naknada. Te funkcije uopće nisu prepoznate u definiciji upravitelja infrastrukture. I zato dolazi do pitanja treba li HŽ Infrastruktura postati prijevozničko ili i dalje može ostati samo građevinsko poduzeće? Ako se držimo definicije onda je to isključivo građenje, upravljanje, obnova i održavanje željezničke infrastrukture. Tu je prometna djelatnost samo usput. Ali ako se držimo čl. 17. osnovnih funkcija onda se HŽ Infrastruktura mora prvenstveno okrenuti svojim korisnicima pa i krajnjim korisnicima željezničkih usluga, inače će pad rada biti i dalje. U tom slučaju je prometna djelatnost osnovna. S obzirom na broj pridošlih stručnjaka građevinske

djelatnosti iz cestogradnje u HŽ Infrastrukturu za očekivati je i dalje preferiranje procesa građenja, upravljanja, obnove i održavanja željezničke infrastrukture. Uz loše upravljanje projektima to znači i dalje probadanje željezničkog sustava.

DIREKTIVA 2012/34/EU

Ovaj problem prepoznat je i u zemljama Europske unije što se vidi u izmjenama Direktive 2012/34/EU u pogledu otvaranja tržišta za usluge domaćeg željezničkog prijevoza putnika i upravljanja željezničkom infrastrukturom. U čl. 3. se tako prepozna:

- „upravitelj infrastrukture“ kao tijelo ili poduzeće odgovorno za upravljanje željezničkom infrastrukturom na mreži, njezino održavanje i obnovu, kao i odgovorno za sudjelovanje u njezinu razvoju kako je utvrdila država članica u okviru svoje opće politike razvoja i financiranja infrastrukture.
- „upravljanje željezničkom infrastrukturom“ - dodjela trase vlaka, upravljanje prometom i ubiranje pristojbi za korištenje infrastrukture.
- „osnovne funkcije upravljanja infrastrukturom“ - odlučivanje u vezi s dodjelom trasa vlakova, uključujući izradu i

procjenu raspoloživosti i dodjelu pojedinačnih trasa vlaka te odlučivanje u vezi s pristojbama za korištenje infrastrukture, uključujući određivanje iznosa i ubiranje pristojbi, u skladu s okvirom za ubiranje pristojbi i okvirom za dodjelu kapaciteta koje su države članice uspostavile

Upravitelj infrastrukture se osim razvoja i upravljanja infrastrukturom bavi i održavanjem, obnovom te modernizacijom željezničke infrastrukture. Prije ili kasnije će i HŽ Infrastruktura morati prihvatiti odredbe Direktive 2012/34/EU te pravilno utvrditi glavne procese i procese podrške.

ZAKLJUČNO

Željeznički sustav u Republici Hrvatskoj svoj razvitak treba tražiti kroz redizajn poslovnih procesa, a posebno kroz osvremenjivanje tehnološkog procesa stvaranja prijevozne usluge. Za taj smjer potrebno je uključiti prometne stručnjake spremne na sustavno upravljanje promjenama. Danas je malo broj prometnih stručnjaka koji su spremni za taj korak. Ima ih, i potrebno im je samo osigurati prostor za rad i djelovanje.

BROJ 65 lipanj 2017.



Ivica Putarek,
Ovlašteni projektant željezničkih vozila i infrastrukture
direktor tvrtke DEAL d.o.o.

NE SHVAĆENI GENIJE ILI ...



RAZGOVARAO: Anto Iličić
FOTO: Mario Grbešić

Gospodine Putarek
lijepo vas pozdravljamo i zahvaljujemo što ste se odazvali da napravimo ovaj razgovor. Molimo vas da nam pomognete predstavite se kako bi oni koji će ovo čitati saznali tko ste Vi!?

Željeznicom sam se počeo baviti 1965. godine kao petnaesto godišnjak. U to vrijeme imao sam i najbolje učitelje. To su bili stručnjaci iz Končara, sa Elektrotehničkog fakulteta sa Strojarskog fakulteta tako da sam imao priliku naučiti puno toga o željeznicama. I sami znate da tada nije bilo u Hrvatskoj fakulteta koji bi se bavio željeznicom. Bio je samo u Beogradu, kao prometni fakultet s odsjekom za željeznicu. Sve knjige što su bile štampane to smo sve i imali. Na osnovu svih tih saznanja o željeznicama napravio sam prvu četvero sistemska, tro brzinsku lokomotivu i prvu robotiziranu. To je bilo jako zanimljivo jer u ono vrijeme nije bilo kompjutora pa je sve to trebalo osmisiliti. I sustav za

otklanjanje zakašnjenja vlakova, pa četvero sistemski sustav napajanja, tro brzinski mjenjač. Sve je to bilo napredno jer je u ono vrijeme imala samo Austrija i to dvobrzinski mjenjač. Lokomotiva s takvim karakteristikama mogla je biti primjenjiva i za teretnu vuću i za putničku. U ono vrijeme dakle oko 1969. pa do 1971. godine počela se razvijati i vuča za velike brzine. Nakon što sam se zaposlio u Gredelju radio sam rekonstrukciji aluminijskog vlaka, za one koji ga se sjećaju, ali je kasnije vlak razrezan da bi se mogli kupiti mađarski vlakovi. Mi smo predlagali električnu verziju pa je došao „francuz“ za kojeg tvrdim da je bio najbolji vlak na tadašnjim Jugoslavenskim željeznicama i šteta što više ne vozi. Bilo je puno prijedloga koji su se razvijali u Gredelju. I tako sve do 1988. godine kada sam napravio i izveo kompjutoriziranu lokomotivu 441-325 za ŽTP Beograd. Zašto za Beograd - pa zato jer zagrepčani nisu htjeli. Istovremeno je u ŽTP u Zagreb bila na ispitivanju lokomotiva 441-

019, koja je za godinu dana ispitivanja prošla 240 000 km bez kvara. A to opet nije odgovaralo nekim koji su vodili poslove u ŽTP u Zagreb. Tu mislim na one koji su vodili poslove održavanje željezničkih vozila. Poslije sam radio rekonstrukciju lokomotive 642 koja nije izvedena po mojoj dokumentaciji i zato ta lokomotiva ne koristi punu snagu od 750 KW do brzine od 65 km/h a onda nakon toga dolazi do zagrušenja generatora i gubitka snage. Nakon 1993. godine, dobi sam otakz u Gredelju i od tada sam ponudio barem pedesetak prijedloga i niti jedan nije prošao. Na kraju sam razvio projekt Zelena Hrvatska kojom sam objedinio sve što sam radio.

Koliko sam primijetio o željeznicama često pišete, i to na značajnije adrese u Republici Hrvatskoj. Odgovara li vam itko na ta vaša pisma?

Od mjerodavnih nitko. Moram reći da mi je Ured Predsjednice RH odgovorio. No oni nisu relevantan za to. Oni podržavaju projekt i to je lijepo od

njih ali nisu od onih koji donose odluke što će se raditi u Hrvatskoj. Od Vlade i resornog ministarstva nisam dobio nikakve odgovore i to još od 1992. godine dok je još bio ministar Božičević. **U tim dokumentima, u tim prijedlozima i projektima koje vi pišete učestalo nudite kupnju željezničkih gubitaša kao što su TŽV Gredelj i HŽ CARGO.**

Da, projekt Zelena Hrvatska sam počeo razvijati 2004. godine i vezao sam se na jednu stvar a to je smanjenje potrošnje goriva na dizelskim lokomotivama i to za 30 - 40%. To nije nikoga previše zainteresiralo pa sam sve to objedinio u projekt, nudio taj projekt a opet nikoga nije zanimalo. Slučajno sam preko interneta dobio poziv da se javim sa projektom radi zainteresiranosti jednog stranog fonda koji bi financirao projekt. Javio sam se i dobio odgovor da me oni mogu podržati u 100 % iznosu troška projekta. Naravno poslali su mi dokumente koje moram ispuniti i u roku tri dana dobivam novac. To je bilo 2015. godine i opet nitko od naših nije bio zainteresiran.

U međuvremenu ste svoj zahtjev proširili sa namjerom da kupite i dionice luke Rijeka. Da zato da bi se projekt mogao napraviti morate imati zadovoljene tri stvari - morate imati teret, morate imati vozila s kojima će te to prevoziti i morate imati infrastrukturu. Infrastruktura je pod ingerencijom Države, no i ja bih uložio i u infrastrukturu. Ali vratimo se na luku Rijeka i zašto ta luka. Zapravo ja bih uložio i u Rijeku, Split, Šibenik i Zadar. Luka Rijeka je trenutno najjača i svi su zainteresirani za nju. S druge strane mogla bi konkurrirati slovenskim i talijanskim lukama. Ona je u ovom dijelu najbliža i najmanji je trošak izgradnje nove pruge. Ako se gradi nova pruga onda se treba izgraditi za brzine 200 - 230 km/h s tim da bi tom prugom prometovali i super brzi vlakovi. Prema mom projektu luka se treba razviti da preradi 200 miliona tona tereta godišnje. To znači da bi tom prugom išlo 350 - do 400 vlakova dnevno. Zbog toga je potrebno izgraditi novu prugu. Izgradnjom nove pruge vrijeme putovanja vlakova sa sadašnjih deset sati koliko treba od Rijeke do Zagreba

skraćuje se na dva sata, odnosno teretnom tri sata. Super brzi vlak prelazi tu udaljenost za jedan sat. To je razlog ulaganja u infrastrukturu. Što se pak tiče Gredelja ja sam zainteresiran zato što bi se u toj tvornici proizvodile lokomotive i vagoni za taj projekt. Time bi zaposlenost u Gredelju u ovom dijelu bila deset godina pa je onda tu nastavno projekt koji datira još od 1972. godine a predviđa ulaganje prema Splitu odnosno Dalmaciji.

Ovdje se nameće pitanje, Vi bi u ovakav Cargo koji je gubitaš uložili milijarde, to znači da imate pokazatelje koji kažu da ulaganje u HŽ Cargo nije bacanje novaca u vreću bez dna.

Da, prva stvar je morate imati teret. Druga stvar je da biste taj teret prevezli morate imati vagone i lokomotive. Sa 30 lokomotiva i 500 vagona vi to ne možete napraviti, a niti možete poslovati jer uvijek u administraciji morate imati direktora i sve ono što ide. Jednostavno neke stvari se ne daju preskočiti. Al da bi to mogli imati morate imati puno zaposlenih. U tom projektu ja predviđam da bude zaposleno 25 000 - 30 000 ljudi. U taj projekt za početak ja dobivam kredit od 6 milijardi dolara ali računam da će nešto i zaraditi, jer cijeli projekt je oko 100 milijardi kuna.

Ovdje Vi često spominjete ogromnu količinu tereta. Za ogromnu količinu tereta trebalo bi izgraditi u vrlo kratkom vremenu nizinsku prugu kako bi omogućila prijevoz tih velikih količina tereta do Zagreba i dalje do srednje Europe.

Normalno je da ako hoćete da vam se projekt isplati onda trebate navaliti na njega i brzo i napraviti ga. Vi ste željezničar i znate da je pruga od Rijeke do Karlovca napravljena za tri godine na žgance, krampom i lopatom s konjskom vučom. Ja ovaj projekt hoću napraviti za deset godina upravo zato što ima dugih tunela koji se jednostavno ne daju napraviti brže, a ovaj nizinski dio treba napraviti za dvije godine. To je ukupno 200 km, znači 100 km godišnje. Dio d Hrvatskog Leskovca do Oštarija se mora napraviti za dvije godine upravo radi toga da se omogući veći promet luke



Rijeka i iz Like, jer nikako ne možemo zaboraviti da se i Likom treba voziti. Isto tako želim Ličku prugu elektrificirati.

Pročitao sam negdje, da ste osim elektrifikacije predložili napraviti i drugi kolosijek.

Da, prvo bih elektrificirao postojeći prugu radi toga da bih mogao upotrijebiti električnu vuču jer su električne lokomotive jače i mogu povući veći teret, a i brzina je novac. To bi bilo u planu prvih deset godina u kojih bi morao nekoga osposobiti tko bi nastavio slijedećih deset godina. Nakon toga bi se gradila nova pruga od Oštarija prema Splitu.

Ovdje predviđate i jednu, za današnje prilike, ogromnu količinu remonta pruga, oko 400 km godišnje. To znači da bi ciklus održavanja pruga sa 30 godina skratili više nego u pola.

Prva stvar s kojom se ja ne slažem s Infrastrukturom, je koliko ja znam da pruge prvog reda treba raditi generalne remonte svakih 12-15 godina zbog gustoće prometa i brzina, a prugama drugog reda taj interval je 20 godina a na prugama trećeg reda je 30 godina. Stvar je u tome što se ja s Infrastrukturom ne slažem oko dužine kilometara, jer Infrastruktura u svojim podacima uvijek govori o 2500 km pruge. Ja se s njima ne slažem, jer to je samo otvorena pruga s prolaznim kolosijecima, a što je sa sporednim kolosijecima u kolodvorima i industrijskim kolosijecima. Vi ne možete teret od 22 tone osovinskog pritiska pustiti na industrijski kolosijek koji ima osovinski pritisak 14 tona. Kada sve to sve zbrojite, srednja vrijednost perioda glavnog remonta iznosi oko 22 godine da se svaka dionica radi, gdje se oko 300 km odnosi na tehničko održavanje pruga, a 100 km na izgradnju novih pruga.

Osim ovog pitanja, predviđate i gradnju drugog kolosijeka na nekim drugim prugama, kao u Zagorju, Unska pruga drugi kolosijek i kao što ste spomenuli nastavak od Knina do Splita. To sve ima opravdanje radi toga što bi po Vašem promišljanju željezničica došla u prvi plan što se tiče teretnog prijevoza.

Da, razmatrajući projekt ustanovio sam da se kamionima može prevesti 1,3 milijuna tona godišnje, s tim što su sve luke u gradu, pa kad uzmete taj broj kamiona dodete do podatka da je za 1,5 minuta kamion za kamionom i to je gustoća kamiona koju jednostavno grad ne može progutati. Jedini izlaz je željezničica, ako se hoće povećati prijevoz ili rad luka. Prije rata je pretovar luke Split je bio oko 800 000 tona a sada je negdje oko 150 00 tona. Luka Šibenik skoro da i ne radi. Luka Zadar napravljena je tako da je meni smiješno, jer je ona zamišljena kao putnički terminal a teretni terminal ima dok za određene stvari po 30-40 metara, to je smiješno kad su brodovi 40 metara. Isto tako dubine naših luka su male. negdje imate 8-10 metara a trebale bi biti za velike brodove i do 20 metara. U Luci Rijeka planiram izgraditi novih 7 dokova koji bi bili dugački svaki po 400 metara. Na tom platou bi bio kolodvor za utovar i istovar kontejnera jer sada 90% tereta ide u kontejnerima. Tu bi bilo oko 28 kolosijeka, skladište, utovarne i istovarne rampe, gdje bi bilo oko 3000 zaposlenih. Ali ja kada se javih da želim razgovarati, luke se ne javljaju i ne odgovaraju na moje dopise a ja bih htio imati konkretnе i točne podatke jer je jako bitno da sve bude od početka točno. isto tako problem je točan broj lokomotiva i vagona HŽ Cargo ali isto tako ne odgovaraju, ne znam za što ali to barem nije tajna.

Ne znam. Znači, po Vama u razvoju željeznice kao podrške lukama u planu su ranžirni terminali, posebno nam je zapelo za oko u Perkoviću, Šibeniku, Zadru, te glavni ranžirni terminal u Zagrebu.

Da, u principu ja sam planirao terminal u Zaboku. Zato sam tamo predvidio dvokolosiječnu prugu jer Zagreb kao Zagreb je već pretrpan sa svim i svačim i nemam mjesto. Misliosam između Zagreba i Zaboka, osobito zato što je tamo izlaz sa autocestom, međutim tamo je aerodrom i ljudi nisu za to, iako godišnje sleti tek nekoliko aviona. Uglavnom, sjevernije od Zaboka ima prostora i tamo bi bio dobar kontejnerski terminal, ili recimo kod mjesta Luke. U blizini mjesta Luke



također postoji plato sa dosta mjesta za kontejnerski terminal. Svojevremeno sam razgovarao sa gradonačelnikom grada Zaboka u vezi terminala. Oni jesu zainteresirani i imam njihovu pismenu podršku, ali s obzirom na cijelu situaciju, ne želim ići u nešto dok sve ne bude spremno.

Naravno. Zanima me ovdje, da mi malo kažete o projektu „Zelena Hrvatska“. To je projekt tiristorizacije i robotizacije i električne kočnice za brdske pruge. Ili ste tako nešto Vi predviđali da se dogodi s lokomotivama.

Da, sadašnje stanje lokomotiva koje ima HŽ Cargo, u ovoj raspodjeli koja je napravljena ne zadovoljava. Tiristorske lokomotive su pripale HŽ Putničkom Prijevazu, a lokomotive sa biračem napona pripale su HŽ Cargu. To je tehnika koja je razvijena tamo 50 - 60-tih godina i do kraja 60-tih, a već 1967. godine je napravljena prva tiristorska lokomotiva. Prema tome, u kojem smo mi zaostatku. „Končar“ je napravio veliku pogrešku, što kad je napravio tiristorsku lokomotivu, onu „Brenu“, onda je trebao obustaviti proizvodnju lokomotiva sa biračem napona. Međutim, „Končar“ je napravio jedno 40 ili 60 tih lokomotiva u razdoblju 1986. - 1990. godine. I od

toga je ŽTP Zagreb, odnosno Hrvatske željeznice su dobile seriju 400, deset lokomotiva sa biračem napona, a ove druge su sve starije od 70-tih godina prošlog stoljeća. I te lokomotive treba modernizirati. Više nema birača napona. Birač napona se radio inače u Mineu, a inače je to najskuplji dio. „Končar“ je radio tiristorizaciju lokomotiva i nema razloga da se te lokomotive ne tiristoriziraju i u njih ugraditi elektrodinamička kočnica. Jer, na brdskim prugama je najbitnije imati elektrodinamičku kočnicu, jer ona štedi kočione papuče i kotače, čak i tračnice. **Vrlo zanimljivo. Dobro, u početku razgovora spomenuli ste da ste napravili lokomotivu koja se praktički ne kvari.**

Kod privatnika to sigurno ne bi prošlo, ali u državi to prolazi jer nitko ne kontrolira koliko se i što nabavlja. Međutim, gledajte tamo negdje 1989. godine sam bio na jednom sastanku gdje se digla galama na lokomotive serije 441, to je sadašnja 1141, izgorilo je šest vučnih motora. Tada se to ukazivalo kao velik problem, a istovremeno na lokomotivama 362, to je ona serija 1061, izgorjelo je 60 vučnih motora, i nitko nije za to postavljao pitanje, to je bilo uobičajeno. Isto tako, kada sam počeo raditi kao kontrolor na lokomotivama, onda smo mi rekli: „Dobra je ona lokomotiva koja je triput izbacila zaštitu na probi.“ To

je bilo 1974. - 1975. godine, a poslije smo došli do toga da ako je lokomotiva izbacila jedanput, to se predstavljalo kao problem.

Možemo li još kratko nešto reći o stvarima koje nas interesiraju a niste ih spomenuli, Podravska magistrala često se koristila kao alternativni koridorski pravac, danas je zapuštena do boli, kakvo je vaše viđenje Podravske magistrale?

U mom projektu je predviđeno 60 lokomotiva, snage 4000 konjskih snaga, tih 60 lokomotiva idu na neelektrificirane pruge, većina će ići na Ličku prugu jer na Podravskoj pruzi zadovoljavaju lokomotive od 2500 konja. Ta pruga je predviđena za kapitalni remont sa povećanjem brzine.. Ovo je bilo radeno za Kineze, jer su oni isto zainteresirani za to i to je bilo 2016 godine, u svakom slučaju oko 400 km pruge se radi godišnje. Kompletna niskogradnja može raditi na tim poslovima a pogotovo, ja stajem iza toga, meni su prvi željezničari, znači da HŽ Infra koja sada ne može sudjelovati na natječajima kad se radi o popravku pruga kod nas, kod mene bi mogla raditi jer ja nisam državna firma, i normalno, mogli bi kupiti nove strojeve i raditi 100 % prema projektu 150 km pruge godišnje, to im je zajamčeno!

Još jedno pitanje, niste nigdje spomenuli povezivanje Jadranskih luka sa Dunavom, odnosno sa lukom Vukovar. Kako bi rješili pitanje Slavonije kao istočnih vrata Europske unije prema Srbiji i prema Bosni i Hercegovini?

Normalno je da treba napraviti prugu Zagreb - Beograd, odnosno naš dio pruge za brzine 160 km/h, kao što je većim dijelom i bilo tamo '89. - '90., izgraditi drugi kolosijek Novska - Dugo selo, isto za brzinu 160 km/h. U daljoj perspektivi bi trebalo izgraditi novu prugu za velike brzine ali potpuno po novoj trasi jer pruga velikih brzina, za razliku od mnogih sa kojima sam ja razgovarao i koji se bave željeznicom a ne znaju ništa o željeznicama, ne može ići po ovoj trasi, jer razmak između

kolodvora je najmanje 50 km, pruga mora biti ograđena, svi prijelazi moraju biti izvan nivoa bilo gore ili dole, i signalizacija je drugačija. Prema tome, to sve ne dozvoljava da bude pruga sa prugom, zato i nova Riječka pruga mora biti upravljana telekomandom i tamo se predviđa samo 4 kolodvora.

Umjesto rezimea za kraj bi vas mogli zamoliti da nam ispričate ili kažete koliko ste vi uvjereni da će se nešto od ovoga što ste zaokružili projektom Zelena Hrvatska ustvari i dogoditi?

Ako ne počnem sada onda se opće neće ni dogoditi jer ja imam 67 godina i meni je to zadnje, imat ću 77 godina kad završim prvu fazu, do tada moram nekoga obučiti ali ako u državi ne postoje zanimanje za tim onda ja ne mogu sa 80 godina nekoga

učiti šta se radi na željeznicama i upoznavat sa projektom. Jednostavno, ako ove godine projekt ne krene ja od njega odustajem, ja sam penzioner, meni ne treba više.

Koji je vaš poticaj da uopće, recimo u poznim godinama, ste zaronili tako duboko u projekt kao što je Zelena Hrvatska, koji je vaš interes?

Da napravim nešto korisno, to je jedini interes! Zato i želim uložiti u infrastrukturu, dokazati da HŽ Cargo, koji je nekada vukao ŽTP Zagreb može poslovati pozitivno i da se to sve može organizirati i napraviti na vrijeme, to je jedino.

Hvala vam lijepo gospodine Putarek na ovom razgovoru, želimo vam svako dobro i da uspijete!

**NORMALNO JE DA AKO
HOĆETE DA VAM SE PROJEKT
ISPLATI ONDA TREBATE
NAVALITI NA NJEGA I BRZO
I NAPRAVITI GA. VI STE
ŽELJEZNIČAR IZNATE DA
JE PRUGA OD RIJEKE DO
KARLOVCA NAPRAVLJENA
ZA TRI GODINE NA ŽGANCE,
KRAMPOM I LOPATOM
S KONJSKOM VUČOM.
JA OVAJ PROJEKT HOĆU
NAPRAVITI ZA DESET
GODINA UPRAVO ZATO
ŠTO IMA DUGIH TUNELA
KOJI SE JEDNOSTAVNO
NE DAJU NAPRAVITI BRŽE,
A OVAJ NIZINSKI DIO
TREBA NAPRAVITI ZA DVije
GODINE. TO JE UKUPNO
200 KM, ZNAČI 100 KM
GODIŠNJE.**





VELIK UDJEL U UREĐENJU KOLODVORA

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković



Okoliš željezničkog kolodvora u Konjščini bogato je ukrašen cvijećem, a uređen je i mali parkić. Sve je lijepo i uredno, putnici to primjećuju, a dobar dio udjela u toj priči ima prometnica Sanja Margetić. U siječnju ove godine, Sanja Margetić, prometnica u Konjščini, obilježila je dvadesetu godinu otkako se zaposlila na željeznicu. Prvih dvanaest godina radnog staža provela je u Luci pokraj Zaprešića. Nakon toga došla je u Konjščinu i situacija joj se jako dobro poklopila.

- „Živim ovdje u Konjščini, i do stanice imam samo petsto metara. Moja kćerkica Tea završava šesti razred osnovne škole. I škola nam je u blizini tako da se ne mogu požaliti.“

Prvo radno mjesto u Luci, Sanji je ostalo u ljepoj uspomeni. Tamo se privikla na rad u smjenama, na noći koje provodi sama u kolodvoru, tako da joj to ne predstavlja nikakav problem:

- „U Luci mi je bilo lijepo, putnici su bili ljubazni. Do posla sam putovala vlakom, kakvih 45 minuta. Veze su bile dobre pa mi nije bilo teško. Veći dio noćne smjene u Luci provodila sam sama pošto je skretničar dolazio oko pola pet ujutro. Navikla sam i nemam nikakav problem s radom u smjenama ili s time da u Konjščini nema skretničara pa sam sama u noćnoj smjeni. Noćna ili dnevna smjena za mene su ista stvar.“

Premda prometnice nisu rijetkost na našim prugama, Sanja je sama među dečkima, i nije joj loše:

- „Moram se prilagoditi, nekima više nekima manje, ali sve u svemu dobro je.“

U Konjščini karte prodaju prometnici. No izuzete su mjesecne subvencionirane karte. Zbog toga učenici moraju po karte u Zabok, Poznanovec ili Bedekovčinu. To frustrira ljudi, pa su skloni svoje nezadovoljstvo iskazati prometnicima.

- „Mi im tu ne možemo pomoći, nije do nas. No mi smo im nadohvat ruke.“

Kod kuće, Sanja Margetić užgaja pedesetak vrsta cvijeća. Možda su i dečki na stanicu prepoznali njen talent i prepustili joj uređenje okoliša:

- Tu nema problema, dogovorimo se i zajednički skupimo nešto novaca za sadnice. Dalje se malo ja pobrinem, dečki pomognu i rezultati se vide.“

Uz cvijeće, Sanja Margetić izrađuje cvijeće od salveta i papira, a još od osnovne škole izrađuje goblene. Tim hobijem uspjela je „zaraziti“ i kćerku Teu:

- „Gobleni me doista vesele. Treba dosta strpljenja da se izradi jedan. Neke sam radila i do pola godine. Prije mjesec dana počela sam raditi „Posljednju večeru“. Slika je velika 80 x 60 centimetara i već dugo vremena je želim izraditi.“

I na kraju, kada svjedočimo definitivnom kraju brojnih domaćih poduzeća, iskreno mi je bilo drago kada mi je Sanja rekla kako goblene kupuje u domaćoj, zagrebačkoj tvrtci „Unitas“

- „Domaći gobleni su jako dobri. Nekad ih kupujem u Zagrebu u maloj uličici pokraj Dolca, a ima ih za kupiti kod nas.“



CRTICA IZ POGRANIČNOG KOLODVORA DALEKO OD OČIJU

PJEŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Pogranični kolodvor Volinja nalazi se nekoliko kilometara od Hrvatske Kostajnice. Do njega se putuje kroz praktički nenaseljen prostor. Uz prometnika Dragu Kolića, ovdje smo sreli i skretničara Stjepana Cicaka.

Prometnik vlakova u Volinji, Drago Kolić nije od velike priče. Posla ima dosta tako da baš i nema vremena za neki opširniji razgovor.

- „Vidiš i sam da sam u gužvi. Još ni jeo nisam, a prošao je jedan sat.“

Zapravo, u Volinji naši ljudi nisu previše skloni medijima. Pokušali smo razgovarati sa skretničarom Stjepanom Cicakom. No on je najprije „skoknuo“ po „gablec“, a kasnije ga nismo uspjeli uloviti. Ipak, fotografiju imamo. Drago Kolić je rodom iz Staze, malog mjesta pokraj

Sunje. U nekadašnjem ŽTP-u Zagreb, kao prometno transportni skladištar počeo je raditi 1985. godine. Tri puta je mijenjaо skladišta. Počeo je na zagrebačkom Istočnom kolodvoru, nakon toga u Sisku i na kraju, najbliže kući, u kolodvoru Sisak Caprag. Dodatnim obrazovanjem u zagrebačkoj Željezničkoj tehničkoj školi, 2003. i 2004. godine stjeće kvalifikaciju

tehničara željezničkog prometa ili jednostavnije rečeno - prometnika. Kao prometnik staž je odradio u kolodvoru Sunja, a nakon što je položio stručni ispit kraće vrijeme radi na zamjenama u Majuru i Sunji. Na današnju lokaciju, u kolodvor Volinja, Drago Kolić dolazi početkom 2006. godine. Na početku je radio kao popisni vlakovođa, a od 1. svibnja dobiva raspored za radno mjesto prometnika vlakova.

Naš sugovornik sudionik je Domovinskog rata, a mirnalazi u obitelji. Na te dvije životne situacije u kojima se našao i u kojima danas živi posebno je ponosan:

- „Sudionik sam Domovinskog rata. To mi je bila čast i na to sam ponosan. Sa suprugom Snježanom imam dvoje djece, kćer Valentinu i sina Borisa. I danas sam ponosni djed Laure i Karla. Slobodno vrijeme provodim s obitelji, a najviše me veseli igra s unucima.“ Otkako je počeo raditi kao prometnik vlakova 2006. godine Drago Kolić član je Sindikata prometnika vlakova: mijenjati.“

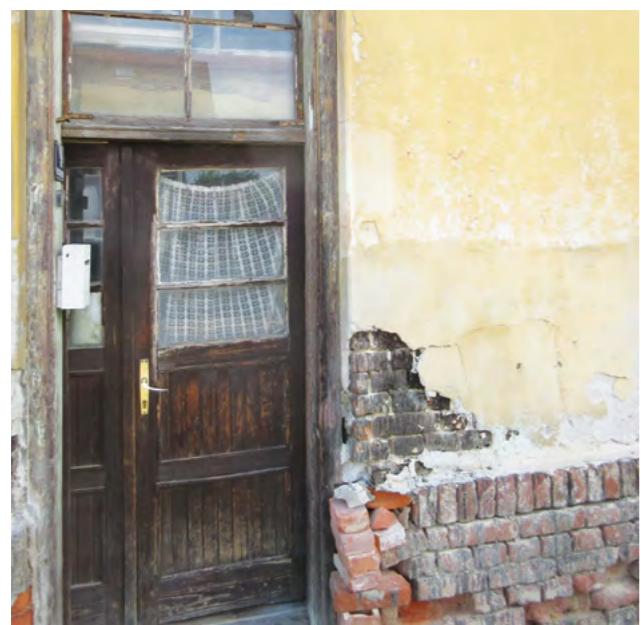
Skretničar Stjepan Cicak, nije bio od razgovora. Ipak doznali smo kako na posao putuje iz Jasenovca, a to nije blizu. Prema nalogu prometnika on osigurava put vožnje vlaka. Tokom rata APB uređaji su

oštećeni i do danas nisu osposobljeni. Pošto nema signala, skretničar daje ulaz vlaku u kolodvor.

Do skretnice s obje strane kolodvora ima se što šetati. Pojas uz prugu nije očišćen, a kako ovdje ima vrlo malo ljudi susret s poskocima nije rijetka pojava. Onako u prolazu samo nam je spomenuo kako bi mogli prošetati do skretnice i vidjeti jedan lijep primjerak:

- „Ne hvala, žurimo.“ Čini mi se da ne treba puno mašte da se zamisli kako je opako po noći obilaziti skretnice.





PRAVDA ZA PRAVDU

PIŠE: Nebojša Gojković
FOTO: Nebojša Gojković

Vjerojatno je do sad većina Vas imala priliku na programu televizije „NOVA“ pogledati neku od emisija iz serijala pod nazivom „Radna akcija“ ili ste barem čuli za isti i tematiku kojom se bavi. Riječ je o emisiji humanitarnog karaktera u kojoj se uz pomoć raznih tvrtki i pojedinaca koji doniraju novčana sredstva, proizvode ili usluge, nekim obiteljima njihovi dotrajali i oronuli objekti pretvaraju u domove o kakvima su do tad mogli samo sanjati. Uglavnom su to one obitelji koje su spletom različitih nesretnih okolnosti do tada bile prisiljene živjeti u prostorima lišenih svakog higijenskog minimuma, odnosno u krajnje neadekvatnim i neljudskim uvjetima. Tu su se doslovno mogli vidjeti

interijeri u kojima bi u većini civiliziranih društava bilo zabranjeno držati čak i kućne ljubimce. Nakon što odgleda jedan takav sadržaj, čovjek je teško čak i teoretski zamisliti da bi moglo biti nešto još lošije od prikazanog. Ipak, kako praksa često u životu zna demantirati teoriju, tako i od goreg uvijek postoji još gore. U ovom slučaju, to „gore“ nalazi se u Slatini, u službenom „stanu“ u kojem živi naš kolega, skretničar Ivica Pravda. Ono „stan“ stavljeno je pod navodnike, jer da bi se neki objekt proglašilo stanom, trebao bi ispunjavati barem minimalne uvjete za život, odnosno stanovanje u njemu, a što ovdje ni izdaleka nije slučaj. Teško je običnim riječima opisati spomenuti objekt, ali recimo da kada bi se svi loši uvjeti iz svih emitiranih emisija u serijalu „Radna akcija“ nekako mogli objediniti, ni tako objedinjeni u svojoj dotrajalosti, zapuštenosti i oronulosti, ne bi bili ni blizu necivilizacijskih uvjeta u kojima živi naš kolega Ivica. Vlaga je doslovno u svim prostorijama, stolarija je dotrajala još prije nekoliko desetljeća, strop je na nekim mjestima otpao, električne instalacije su još iz doba balkanskih ratova, nema sanitarnog čvora jer nema ni priključka na kanalizaciju, pod praktično i ne postoji... U usporedbi s ovom građevinom, čak se i one nekadašnje mletačke tamnice doimaju poput kakvih zgodnih wellness apartmana.

Zakon o najmu stanova (NN 91/96, 48/98, 66/98, 22/06) točka 3. (obveze najmodavca) članak 13. propisuje slijedeće: „Najmodavac je dužan održavati stan koji se daje u najam u stanju pogodnom za stanovanje, u skladu s ugovorom o najmu“. Najmodavac je u ovom slučaju tvrtka HŽ Infrastruktura, odnosno Sektor Nekretnine (u daljem tekstu HŽ Nekretnine), a kako izgleda održavanje spomenutog „stana“ u njihovoj režiji, jednim manjim dijelom možete vidjeti na priloženim fotografijama, dok bi za stjecanje pravog i potpunog utiska ipak trebalo

doći na samo „mjesto zločina“. I dolazili su... Svake godine gospoda iz HŽ Nekretnina obidu ovu sramotu, usput se čudom čudeći onome što vide, uredno zabilježe zatećeno stanje i onda naravno, čekaju slijedeću godinu kad opet dođu, opet se čude i opet zabilježe zatećeno stanje. I tako iz godine u godinu. O načinu rada poslovnog područja HŽ Nekretnine već smo pisali u našem glasilu, od rijetko viđene sposobnosti tržišnog poslovanja, odnosno „uspješnosti“ davanja u najam poslovnih prostora pa sve do nezakonitih otkaza koje je dobilo 9 zaposlenika, a što je samu tvrtku koštalo više od 700 000 kuna (i za što, naravno, nitko neće odgovarati



). Svoju poslovnu logiku ljudi koji vode ovu tvrtku pokazali su početkom ove godine i na primjeru već spomenutog Ivice Pravde, kada su mu ničim izazvani poslali dvije opomene pred tužbu zbog, kako se navodi: „Neplaćanja zaduženog iznosa na ime faktične naknade za korist koju je imao uporabom 2 predmetna stana“. O čemu je riječ? Ruševinu u kojoj Ivica živi, HŽ Nekretnine u svojim evidencijama vode kao 3 zasebne stambene jedinice (mada je i laiku jasno da ni sve 3 zajedno ne posjeduju ni one minimalne elemente za život u njima), te shodno tome žele i stanarinu naplatiti posebno za svaku jedinicu. Više puta obraćao se HŽ Nekretninama, što pismeno, što usmeno, moleći ih da mu omoguće da i onaj drugi, manji dio objekta ili otkupi ili dobije u najam. Odgovor je bio da to nikako ne može, odnosno da je službeno nemoguće koristiti, pa samim tim i plaćati najam za više od jedne stambene jedinice. To znači da se njemu uskrćuje ono za što se istovremeno Ivici Pravdi prijeti tužbom i prisilnom naplatom. Ne treba puno mudrosti da bi se iščitao i prepoznao isti „rukopis“ kao i kod onih službenih prostora i onih nezakonitih otkaza. Kada se pogleda način na koji se odgovorni iz HŽ

Nekretnina ponašaju u ova 2 slučaja, stiče se utisak kao da kolone ljudi stoe u redovima kako bi unajmili neki od službenih stanova, a svjedoci smo da skoro u svakom kolodvoru ili stajalištu ti stanovi godinama zjape prazni i propadaju. Razloge za ovakvo stanje ponajprije treba tražiti u službi čiji je posao te i takve objekte dovesti u uporabno stanje i ponuditi tržištu, jer u ovakvima kao što je predmetni objekt u Slatini teško da će tko i besplatno htjeti živjeti. Problem Ivice Pravde vezano uz ovu stambenu problematiku ima i onu drugu (ne manje važnu), čisto ljudsku i obiteljsku stranu. U tekstu „Da je makar malo dobre volje“ („NA PERONU“ br. 61, veljača 2017.g.) predstavljajući slučaj našeg kolege Darka Milkovića, usput sam spomenuo i u svakoj prilici posebno naglašeno zalaganje državne vlasti za pronatalitetnu politiku, te na primjeru spomenutog kolege pokazao kako ta politika izgleda u praksi, budući je država ujedno i vlasnik HŽ Infrastrukture koja njemu, ocu četvoro malodobne djece (od kojih su neka teško bolesna) određuje radno vrijeme koje je po svojoj negativnosti jedinstveno ne samo u našoj profesiji, već vjerojatno u svim postojećim tvrtkama i zanimanjima. Nakon objave spomenutog teksta Darko je

doživio čak i to da se jedan od „grobara“ ovog dijela slavonskih željeznica, pred njim doslovno hvali kako je upravo on autor takvog radnog vremena. Reklo bi se ništa čudno za spomenutog „dostojanstvenika“, budući bi se njegovo višegodišnje djelovanje na našem području moglo podvesti pod onu narodnu: „Čega se pametan stidi...“ U slučaju Ivice Pravde te priče o podizanju nataliteta i pogodnostima koje jedna takva politika donosi onima koji će se u nju aktivno uključiti, još više djeluju nategnuto i neuvjerljivo, obzirom da je on otac šestero djece, a kao „nagradu“ (osim neljudskih uvjeta u kojima živi) za svoj doprinos povećanju nataliteta dobiva prijetnje ovrhama i prisilnim naplatama. Već duže vrijeme obraćao se zamolbama prema HŽ Nekretninama da mu se omogući preseljenje u neki drugi stan u kojem su uvjeti za život koliko-toliko normalni. Zadnji odgovor koji je dobio sugerirao je kako će se taj dio razmatrati tek kad sporni dug bude podmiren. Ovdje treba spomenuti i to da je zbog mnogobrojne obitelji Ivica bio prisiljen dovesti se u situaciju da su mu sva primanja pod ovrhom, a kada bi se sve pokretnine i vrijednosti koje posjeduje stavile na prodaju, teško da bi bile dosta dneva da pokriju dug za koji ga HŽ Nekretnine terete.

Tako dolazimo do „začaranog“ kruga; on nema adekvatne uvjete za život, HŽ Nekretnine ne žele mu te i takve uvjete poboljšati niti mu dati zamjenski smještaj sve dok ne podmiri navodna dugovanja, a on sve i da hoće, nema ih odakle podmiriti. Jednom prilikom, „najveći sin naših naroda i narodnosti“ rekao je slijedeću „mudrost“: „Ne treba se uvijek držati zakona kao pijan plota“. Kako se naša tvrtka i inače ponaša u skladu s citiranom umotvorinom, ne vidim razlog zašto se ista logika nikad ne primjenjuje kada su u pitanju interesi običnih radnika, već samo onih za koje zakoni ionako ne vrijede u nijednom društvenom uređenju. Očekujem da će ovaj tekst barem malo potaći sve strane involvirane u ovom slučaju, kako bi svi skupa pokušali iznaći rješenje koje će nakon dugo vremena konačno ići u korist „malog“ čovjeka, odnosno pojedinca koji je u većini ostalih slučajeva obično prepušten na milost i nemilost sustavu (u kojem se pojmu „milost“ tu obično spominje tek radi ritmike). Isto tako, nadam se da će i taj dugo očekivani krajnji epilog ove priče biti u skladu s prezimenom našeg kolege...



DAMIR MIHALIĆ

predsjednik podružnice Ogulin

PIŠE: Tomislav Tonković
FOTO: Tomislav Tonković

Damire, predstavi nam se?

Rođen sam 24.07.1964. u Ogulinu, oženjen sam, otac dvoje djece, živim u Selcu, imam 41 godinu staža a trenutno radim kao prometnik vlakova u kolodvoru Ogulin

Kakvo je stanje u podružnici Ogulin, kakvi su tvoji planovi?

Podružnica broji 56 članova, stanje je zadovoljavajuće ali mjesta za rad i napredak ima uvijek. Nastojat ću redovito obilaziti kolodvore i pojačati rad na terenu tako da sve bitne i zanimljive informacije dođu što prije do naših članova.

Nakon obilaska kolodvora kako si zadovoljan radnim okruženjem i uvjetima rada?

Podružnica je šarolika, neki kolodvori su nedavno obnovljeni i uvjeti su zadovoljavajući. S druge strane imamo kolodvore i prometne uredi koji su u katastrofalnom stanju sa groznim uvjetima rada gdje nisu ispunjene osnovne ljudske potrebe. Najgore je što takva situacija traje već godinama i trebalo bi to što skorije promijeniti, bar neke osnovne stvari osigurati radnicima. Dio podružnice koji je na Ličkoj pruzi je potpuno zapostavljen od strane poslodavca i prepušten je propadanju a i ostali kolodvori su vidjeli bolje dane.

Kako ispunjavaš svoje slobodno vrijeme, imaš li neke hobije?

U slobodne vrijeme se posvetim najčešće - sebi, posao u Ogulinu je zahtjevan, putovanje iz Selca do Ogulina uzima dosta vremena i naporno je tako da i odmor dobrodošao.



ŽENA, MAJKA, PROMETNICA

PIŠE: Dario Časar, Branko Marijanović
FOTO: Branko Marijanović

Bio je to zimski dan prije nekih šest, sedam godina, jedan od onih kada snijeg pada nemilice djeca uživaju, a željezničari dapače i prometnici baš i ne. I tako zovem ja kolodvor Banova Jarugu za dozvolu vlaka, kad ono radi kolegica Tanja Šiško. Pitam ju kako ide (snijeg pada kao u Kanadi)? Na to će ona pa dobro je, nije strašno imam dva dečka zopovca i mog skretničara sve u svemu dobro je. Većina nas bi u takvoj situaciji bila vrlo... što god, no Tanja je tako smirena da to izaziva divljenje. E da, Tanja Šiško, to je ta majka. Naime, naša Tanja je ponosna majka tri sina. Pored Filipa i Lovre, krajem mjeseca studenog

2016. godine stigla je u obitelj Šiško i treća prinova. Mali Ante nesuđeni Šimun ugledao je svjetlo dana i zakoračio u šarenim svijet. Mada je njegova majka rekla da su dva momka sasvim dovoljna očito je dragi Bog s našom Tanjom imao drugačije planove. Dana 15. ožujka 2017. godine izaslanstvo podružnice SPVH Banova Jaruga došlo je u babine da se uvjeri kako Tanja živi sa s četiri dična muškarca s posebnim osvrtom na malog Antu. Naravno uz sinove tu je i suprug alkarski sin Jakov. I zaista svi se smiješe i nekako blistaju vidi se da u toj obitelji ima blagoslova. Mali Ante prava junačina nije niti plakao dok smo mi pretresali

radnom mjestu koje obnašam. Vjerujem da uvijek može se bolje, ali trenutna mi je želja da u ovim recesijskim vremenima ne bude lošije. Najgora je psihozna koja svakodnevno dolazi kroz informacije o tehnološkim viškovima te novim sistematizacijama unutar firme, i ostaje mi samo nada da će tome uskoro doći kraj". Nažalost, taj Tanjin optimizam i nada nije naišao na plodno tlo koje osigurava poslodavac. I dalje su nove sistematizacije, viškovi, ukidanja, nervoze... itd. Uvijek vesela, optimistična, pozitivna te skromna osoba i vrlo marljiva zaposlenica, ... e, pa, Tanja, želim ti da takva ostane zauvijek, neka život tebi i tvojoj obitelji podari samo dobro, njeguj i dalje taj optimizam te zrači tebi svojstvenim pozitivnim duhom!



STRUČNJAK NA RADNOM MJESTU, GLAZBENIK I HOBI



PIŠE: Dražen Lihtar
FOTO: Dražen Lihtar

Osobe koje kroz svoj životni i/ili radni vijek teže višem stupnju obrazovanja i većem znanju, boljem usavršavanju, željom za napredovanjem, trebaju biti primjer mlađem naraštaju. Naravno da su oni primjer članovima obitelji, znancima, prijateljima. I to je dobro. No, što se dogodi kada, kao na primjer kod nas u HŽ Infrastrukturi, nemate mladeg naraštaja? Kome bi te osobe, zaposlenici, trebali biti primjer i prenosići svoja iskustva, vještine i znanje?

Kome bi Franjo Novak, diplomirani inženjer prometa sa svojim bogatim radnim iskustvom koje je prožeto željom za napredovanjem i usavršavanjem, mogao prenijeti svoje znanje i iskustvo? Vrijednost je imati u svojoj radnoj sredini tako elokventnu osobu kakav je Franjo. Svojim raspravama o raznim temama privlači pažnju slušatelja. To je Franjo stekao svojim školovanjem i stalnom težnjom za boljim, ali isto tako krećući se u

društvu zanimljivih ljudi koji su prenašali svoja životna iskustva mlađim naraštajima. Upornost koju Franjo ima u sebi pokazala se već u ranoj fazi školovanja. Uz srednjoškolsko obrazovanje koje je pohađao u Varaždinu paralelno je bio i polaznik srednje glazbene škole. Tako je po završetku obje škole imao dvije svjedodžbe, automatičara kao zanimanje tehničke struke i zanimanje glazbenik instrumentalist - klarinetist. U to vrijeme svirao je u limenoj

glazbi Kulturno umjetničkog društva željezničara „Ivo Mikac“ iz Varaždina. I danas je aktivni član društva koje sada djeluje pod imenom Gradski puhački orkestar Hrvatskih željeznica - Varaždin. Iako je otac zaslužio mirovinu kao željezničar na radnom mjestu konduktora, nije inzistirao da Franjo nastavi željezničku tradiciju. No, sviranje u limenoj glazbi i poznanstvo sa šefom kolodvora Varaždin koji je po obnašanju te funkciji bio i u svojstvu pročelnika limene glazbe, dovelo ga je na tečaj za PT radnika. Po završetku tečaja radio je poslove skretničara, kočničara, manevriste da bi 1991. godine u Zagrebu završio prekvalifikaciju za konduktora i vlakovodu. Kako se istovremeno ukazala potreba za kondukterima tako je Franjo te poslove preuzeo i obavljao narednih 12 godina. Sjeća se prvih godina konduktorskog posla, tada ratnih devedesetih godina i čestim uzbunama, zastojima, putovanjima u Osijek koji je tada često bio granatiran. Težnja i upornost k novim znanjima i napredovanjem odvela ga je na Fakultet prometnih znanosti i uz rad bez većih problema završava pet semestara te je zvanjem inženjera prometa raspoređen na radno mjesto kontrolor vlakova - revizor. Te poslove obavljao je dvije godine da bi po zamolbi bio primljen na upražnjeno radno mjesto glavnog referenta za izobrazbu u područnom odjelu ljudskih resursa Varaždin tadašnje Prometne sekcije. U vrijeme obavljanja poslova glavnog referenta upisao je nastavak prometnog fakulteta. Po završetku fakulteta kao diplomirani inženjer našao se u problemima. Naime,

restrukturiranjem HŽ-a ukinuto mu je radno mjesto te mu je ponuđeno radno mjesto u Zagrebu u Službi zaštite od požara. Te dvije godine svakodnevног putovanja u Zagreb bilo mu je najstresnije razdoblje. Dvije godine ranog odlaska i kasnog povratka kući, dvije godine svaki radni dan po četiri sata vožnje vlakom, dvije godine trpljenja i razumijevanja obitelji. Ipak tračak nade pokazao se otvaranjem radnog mjeseta glavnog referenta zaštite okoliša u gradevinskom sektoru u Varaždinu te je na zamolbu raspoređen na to radno mjesto. To je bilo kratko razdoblje zadovoljstva jer se već nakon četiri mjeseca radno mjesto seli u Zagreb a Franji je ponuđeno radno

mjesto stručnjaka iz ZNR u regionalnoj jedinici sjever. Naravno da je to i prihvatio i sada obavlja te poslove. Vrijedi spomenuti da je za obavljanje poslova iz zaštite od požara i ZNR položio i obvezne stručne ispite. Bez obzira na ovakav radni put, puno obveza i puno odvojenosti od obitelji, ipak je znanje i ljubav prema glazbi prenio i na svoje sinove - Iliju koji svira trubu i udaraljke, Franjo svira euphonium-bariton i najstariji Viktor klarinet, a te mlade glazbene snage ubiru nagrade i priznanja po državnim i međunarodnim natjecanjima. Uz to sva četvorica sviraju u puhačkom orkestru općine Nedelišće. Nije ni čudo da





POSJET SINDIKATU PROMETNIKA VLAKOVA POLJSKE 2017.

PIŠE: Milan Kovačić
FOTO: Milan Kovačić

Sindikat prometnika vlakova Hrvatske već nekoliko godina surađuje sa Sindikatom prometnika vlakova Poljske (Związek Zawodowy Dżurnych Ruchu PKP). U toj suradnji svi zajedno nastojimo razmijeniti iskustva što se tiče sindikalnog djelovanja, a i funkcioniranja samog željezničkog sustava. I ove godine delegacija SPVH sudjeluje na Sportskim susretima sindikata u Poljskoj. U Poljskoj koja ima oko trideset milijuna stanovnika smještenih u šesnaest Vojvodstava. Oko trideset tisuća radi u više od pedeset tvrtki nastalih restrukturiranjem PKP-a (Polskie Koleje Państwowe). Najveća tvrtka u Grupi PKP je Infrastruktura - PLK (Polskie Linie Kolejowe) u kojoj je zaposleno deset tisuća radnika. Sindikat prometnika Poljske ima pet tisuća članova u 34 podružnice. Sindikat veoma uspješno vodi Aleksander Motyka sa svojim suradnicima. Četrnaeste sportske igre su organizirali u mjestu Muszyna u željezničkom odmaralištu na jugu Poljske, kod

željezničkog graničnog prijelaza sa Slovačkom. Na putovanje smo ove godine krenuli vlakom iz Zagreba preko Budimpešte (Budapest) gdje smo nakon jednog sata pauze presjeli na vlak kojim smo putovali do Lipanya, zadnjeg kolodvora na sjeveru Slovačke. Oko dvadeset i sata dočekali su nas naši domaćini, predsjednik Sindikat prometnika Poljske Aleksander Motyka sa svojim suradnicima. Smjestili su nas u jedno odmaralištu iz staroga sistema koji je malo obnovljeno pa je boravak bio sasvim ugodan.

Prvog dana domaćini su nam pokazali grad Wieliczka. U njemu se nalazi rudnik soli. Wieliczka je kontinuirano proizvodio stolnu sol od 13. stoljeća do 2007. godine kao jedan od najstarijih rudnika soli u Poljskoj, te se vjeruje da je tada bila 14. najstarija tvrtka koja je još uvijek djelovala u svijetu. Rudnik ima devet katova te doseže dubinu od 327 metara. Dug je preko 300 km. Turistička cesta je duga

3,5 km i obilazi najznamenitije dijelove rudnika. Najznamenitije su brojne skulpture, te cijelovita Crkva sv. Kinge - najveća podzemna crkva na svijetu, koju su rudari isklesali iz žive kamene soli. Oko 2 milijuna posjetitelja posjeti ovaj rudnik svake godine. Posjetitelji se moraju spustiti niz 378 stuba, 67 metara u dubinu, kako bi razgledali rudarske hodnike, kapele, oltare, skulpture i slano jezero, a na dubini od 135 metara nalazi se dizalo koje ih vraća na površinu. Skulpture na prvoj razini prikazuju legendu o osnutku rudnika. Navodno je Poljska princeza, Sveta Kinga, tu dala iskopati bunar kako bi napojila svoju ženu svoju na putu prema Madarskoj gdje se trebala udati za kralja Belu. Otkopavši rupu otkrili su kamen koji je svjetlucao od soli. Nehotice je tada princeza ispuštila u bunar prsten kojim se bila obećala. Druga legenda spominje patuljke koji su pomagali rudarima i čuvali ih od poplava i klizišta; što objašnjava brojne skulpture patuljaka od soli.

Drugi dan obišli smo Krakow, drugi grad po veličini u Poljskoj. Krakow smatraju kulturnom prijestolnicom Poljska. Nakon rata Krakow je postao drugi najvažniji grad, nakon Varšave. Tokom 2. svjetskog rata je u Krakow bilo sjedište njemačke okupacijske vlasti u Poljskoj. Nijemci su za krakovske Židove osnovali geto i većina ih je pobijena. Nakon rata se pod komunističkom vlašću provodi industrijalizacija i gradi se industrijski kompleks Nowa Huta u predgrađu (posebno je značajna željezara). Kakovski nadbiskup Karol Wojtyła postao je 1978. godine papa Ivan Pavao II. Iste godine je povjesna jezgra Krakowa dobila čast da bude prvo mjesto upisano na listu svjetske baštine UNESCO.

Slijedećih dana boravili smo u oblasti Nowy Sąnsz. Tu smo se u prostorijama sindikata Poljskih željeznica porazgovarali sa Regionalnim direktorom oblasti Nowy Sąnsz. On nam je kratko objasnio njihov sustav koji je organiziran slično kao i naš sustav Putnički i Cargo i privatni operateri u teretnom prijevozu. Zanimljivo da smo odmah primijetili da su problemi također isti kod njih kao i kod naši prijevoznika.

U naredna tri dana održana su natjecanja u više sportova, a u svakoj disciplini bilo je po desetak ekipa sastavljenih od dva muškarca i dvije žene. Naše eklipe su dobile pomoć četiri sudionice iz Poljske koje su također zasluzne za uspjeh koji smo na igrama postigli. Ekipa u sastavu Silvia, Helena, Ilija Grlić i Ivan Elač Bube takmičili su se u guranju balona te su ostvarili treći rezultat i podigli prikladni pehar.

U četvrtak nakon završetka svih natjecanja bilo je svečano zatvaranje sportskih igara, uz podjelu pehara i poklona. Na zatvaranju su bili prisutni i mnogi željeznički šefovi i direktori, te predstavnici Vojvodstva iz Nowy Sąnsz. U naše ime uzvanicima i domaćinima obratio se Ilija Grlić koji se zahvalio na gostoprimgstvu koje su nam u zadnjih tjedan dana pružali Poljski prijatelji. U petak ujutro puni prekrasnih dojmova i uspomena, nakon doručka krenuli smo put Lijepu Naše.





ŽIVOT JE ČUDO

PIŠE: Nebojša Gojković
FOTO: Nebojša Gojković

Kada sam u listopadu 2014.g. pisao tekst „Apel za pomoć“ koji je objavljen u našem glasilu „NAPERONU“, a koji se odnosio na Magdalenu, tada sedmogodišnju kći našeg kolege skretničara Darka Milkovića, nisam mogao (iako sam znao) u cijelosti napisati stvarno stanje u kojem se tada nalazila. A istina je da je bila na korak od onog najgoreg, kao posljedica najtežeg oblika karcinoma koji suvremena medicina poznaće. Operacija kojoj je bila podvrgnuta trajala je bez prekida više od 12 sati, a za operacionim stolom izmijenile su se dvije ekipe najboljih liječnika s područja

onkologije i neurokirurgije koje smo tada imali u Hrvatskoj, skupljenih iz 2 medicinska centra kako bi pokušali ono što su redom odbijala neka puno eksponiranija medicinska središta iz Europske unije. O tome koliko je situacija izgledala bezizlazna, dovoljno govorи podatak da joj je nakon operacije čak i svećenik došao dati posljednju pomast, a njeni roditelji danima su uz pomoć psihologa pripremani na to da Magdalena svoju životnu bitku neće dobiti. A onda se dogodilo nešto što obično nazivamo čudom: tada već umnogome prežaljena Magdalena, iako je ostala trajno hendikepirana (lijeva nogu potpuno oduzeta), ne samo da je pobijedila opaku bolest i usprkos svim liječničkim prognozama ostala živa, već je proteklih dana ispričala jednu od najljepših priča vezanu za djecu oboljelu od ovako teških bolesti. Ona je od 1. do 5. lipnja ove godine, s još 6 svojih prijatelja sudjelovala na Svjetskim igrama „Djeca pobjednici“ koje su se održale u Moskvi. Ove igre inače okupljaju djecu koja su završila liječenje od malignih bolesti, a prvenstveni cilj im je (pored druženja i takmičenja) ojačati im samopouzdanje te tako olakšati povratak načinu života kojim su živjeli prije nego što su se razboljeli. Takmičenja su se održavala u plivanju, trčanju, nogometu, streljaštvu, stolnom tenisu i šahu. Našu zemlju predstavljala su djeca iz udruge „Krijesnica“ čija je osnovna aktivnost pružanje pomoći i podrške obiteljima djece oboljele od malignih bolesti. Među više od 500 sudionika iz 16 zemalja, naši predstavnici osvojili su čak 5 medalja, od kojih je Magdalena na

i njenom nesvakidašnjem putu od gotovo sigurne smrti pa do osvajanja zlatne medalje za svoju zemlju. Ona je sve vrijeme spremno pozirala, davala izjave, osmjehivala se, dječjom iskrenošću uživajući u ovih svojih „pet minuta“. Nema te prepreke niti bolesti koja jednom djetetu može ukrasti snove. U onom tekstu spomenutom na samom početku, posljednja rečenica glasila je: „Nadamo se da će slijedeća naša priča o ovoj obitelji biti ona o Magdalinem ozdravljenju“. Može li biti ljepše priče od ove? Život je čudo...



ŽELJEZNIČKE ZAVRZLAME

PISÉ: Dražen Lihtar
FOTO: Dražen Lihtar



Od 2007. godine donošenjem Zakona o podjeli trgovačkog društva HŽ-Hrvatske željeznice i osnivanjem tvrtke HŽ CARGO godinama su se ulagala sredstava iz državnog proračuna u tu tvrtku nastojeći da postane jaki nacionalni operater i bude spremna dolaskom liberalizacije tržista prijevoza. No svi znamo kako je to završilo. CARGO grca u dugovima, restrukturiranjem društva otpušten je veliki broj izvršnih radnika, nema lokomotiva, nema prijevoza. Dok se čudimo kako CARGO odustaje od loko prijevoza, istovremeno na prugama HŽ Infra pojavilo se desetak operatera, doduše sa prijevozom u tranzitu.

Međutim i mi, HŽ Infrastruktura, moramo sebi postaviti pitanje jesmo li smo dovoljno pomogli i jesmo li smo mogli više pomoći HŽ CARGU u toj tranziciji. Možda i mi u HŽ Infra imamo svoje grijehе koje ne želimo priznati a tu su oko nas. Nedostaje nam fleksibilnosti, pozivamo se na zakonske, pod zakonske ili kakve druge akte u realizaciji zahtjeva komiteta ili jednostavno ne želimo priznati da nas još muči birokratski odnos prema zainteresiranim strankama. Tvrta TONI d.o.o. iz Donjeg Kraljevca u Međimurskoj županiji smještena je nedaleko željezničkog kolodvora. To je tvrtka koja se bavi otkupom, sušenjem i skladištenjem žitarica sa skladišnim kapacitetima gotovo 45 tisuća tona. Trenutno su, u jednom dijelu u fazi proširenja skladišta a u drugom dijelu u pripremanju projektne dokumentacije izgradnje nove hale skladišta čime bi se kapacitet povećao na 90 tisuća tona. S obzirom da se tvrtka smjestila u neposrednoj blizini željezničkog kolodvora i da im je vizija povećanje prometa žitaricama, a takav razvoj tvrtke vezan je na željeznički transport, nužnost je izgradnja industrijskog kolosijeka. Taj kolosijek odvajao bi se sa četvrtog manipulativnog kolosijeka kolodvora Donji Kraljevec u ukupnoj dužini od nekih 600 m ulazio bi na područje tvrtke a na kolosijeku bi bila izgrađena i vagonska vaga. Tvrta podnosi zahtjev HŽ Infrastrukturi za realizaciju projekta izgradnje industrijskog kolosijeka ali onda tu nastupaju problemi. Uprava HŽ infrastrukture donijela je odluku o pokretanju postupka ali je sporni stambeni objekt koji treba ukloniti za potrebe izgradnje kolosijeka. Nastupaju nekretnine HŽI i traže od investitora snošenje troškova izrade projektne dokumentacije za uklanjanje, radove na uklanjanju i naknadu štete za spornu nekretninu u iznosu od 190 tisuća kuna (?) Prema investitoru koji planira cijelo godišnji prijevoz na neki je način birokratski i neprofesionalni odnos. I mi u HŽI odričemo se takvim odnosom prihoda ali i sigurnosti naših radnih mjesta. Zato bi moralio postojati više fleksibilnosti kod donošenja i realizacije takvih odluka jer takva odluka ne može biti na štetu HŽI.



LJUBITELJ PTICA

PISÉ: Ante Kunčić
FOTO: Ante Kunčić

U kolodvoru Perković zatekli smo manevristu Nikicu Škapiću. Zamolili smo ga za nekoliko kratak razgovor, što je spremno prihvatio.

Kako je Nikica dospio na željeznicu?

- Prije Domovinskog rata radio sam 10 godina u tvornici TLM. Početkom agresije osjetio sam potrebu da se priključim u obrani naše zemlje te sam svojevoljno napustio posao u tvornici u koju se više nisam vraćao i dobrovoljno pristupio u HV. Nakon razvojačenja otisao sam na tečaj za PTR radnika i nakon završetka 1997. godine raspoređen sam u kolodvor Perković na radno mjesto manevriste gdje radim do danas.

Jeste li zadovoljni sa radnim mjestom?

- U životu jedno od najvažnijih potreba je radno mjesto pa tako i meni. Mislim da malo tko radi iz ljubavi već čovjek radi da zaradi za pristajan život.

Jesu li su radni uvjeti zadovoljavajući?

- Što se tiče radnih uvjeta u kolodvoru u kojem radim mogu reći da su zadovoljavajući. Jedna od primjedbi je na zaštitnu odjeću posebno na kišno odijelo koje je jako loše i propušta vodu a obzirom da je manevrista terenski radnik prilikom jačih kiša pokisnem kao „pivac“, kako bi se reklo u Dalmaciji.

Spomenuli ste jedan specifičan hobi?

- Moj hobi je moja ljubav prema pticama a osobito golubovima kojih sam imao stotine vrsta a sada sam orijentiran na uzgoj golubova pismonoša koje smatram najinteligentnijim životnjama. Također volim prirodu u kojoj boravim svaki slobodni trenutak sa svojim stadom koza i preporučio bih svakom takvu terapiju protiv stresa.





JESI LI SI DOVOLJNO DOBAR DA BUDEŠ "MENADŽER" U HŽ INFRASTRUKTURI?

KVIZ SPVH

1. Zagreb RK je:

- a) Rukometni klub
- b) Često čujem o tome, jel' to nekaj vezano za željeznicu?
- c) Zagreb Ranžirni Kolodvor

2. Osnovna djelatnost HŽ Infrastrukture je:

- a) Zapošljavanje i uhljebljivanje što većeg broja političkih istomišljenika
- b) Bankomat za vladajuću stranku
- c) Upravljanje željezničkom infrastrukturom u cilju stvaranja prijevozne usluge, regulacija prometa te održavanje i izgradnja želj. infrastrukture

3. Prometnik vlakova je:

- a) Ne znam ali može bit' da je to nešto važno kad me pitate
- b) Znam, to je onaj s crvenom kapom što maše vlakovima
- c) Ključno radno mjesto u HŽ Infrastrukturi koje regulira prometom vlakova i koordinira sve poslove unutar kolodvora

4. Koje su funkcije menadžera u HŽ Infrastrukturni?

- a) Osigurati sebi najveći mogući koeficijent na plaći i pobrinuti se da ti isti ostane i kad te smijene
- b) Zaposliti na niža menadžerska mesta svoje ljude od povjerenja bez obzira znaju li oni što o poslu ili ne
- c) Kvalitetno upravljati svojim poslovnim procesima i osigurati najveću moguću učinkovitost odjela/ sektora za koji je zadužen

5. Koje su najvažnije osobine menadžera u HŽ Infrastrukturni?

- a) Biti snalažljiv i dobar sa svim političkim opcijama kako bi što dulje trajao
- b) Nositi kvalitetno i skupo odijelo po mjeri poznatog branda te govoriti što više engleskih fraza kako bi djelovao jako pametno
- c) Kvalitetno voditi svoj tim i brinuti o poslu za boljiti poduzeća

6. Željeznička mreža je:

- a) Proizvod HŽ Infrastrukture, a radi se od željeza?
- b) Mreža koja je razapeta pokraj pruge da ne bi životinje išle na prugu
- c) Kompletna željeznička infrastruktura neke države

7. Što je skretnica?

- a) Birtija u Novskoj blizu željezničkog kolodvora, ima dobra konobarica čuo sam
- b) To je ono kad se skreće nekud, kad u životu odlučuješ 'očeš' vamo ili tamo na primjer
- c) Kolosiječno postrojenje koje omogućuje prelazak željezničkih vozila s jednog kolosijeka na drugi

8. Koja je razlika između strojovođe i vlakovođe?

- a) Nema razlike, to je isto samo netko kaže ovak' a netko onak'
- b) Pa strojovođa se brine o motorima (strojevima) a vlakovođa vozi vlak
- c) Strojovođa je radno mjesto koje

vozi vlakove, lokomotive, pružna vozila a vlakovođa brine o sastavu vlaka, ispostavlja potrebne prijevozne isprave, obavlja komercijalni pregled na vlaku

9. Kako vlakovi koče?

- a) Kakvo je to pitanje? Pa koče nekak', vlakovođa to koči
- b) Na struju. Ima pomični i nepomicni dio i kad struja prođe pomični dio koči
- c) Lokomotive imaju svoje kočnice a vagoni se koče pomoću zraka. Sa svime upravlja strojovoda.

10. Vozite li se vlakom?

- a) Ne, šta bi se ja vozio vlakom, auto je zakon a vlak za sirotinju
- b) Jesam jednom davno kada smo sa školom išli gledati Šegrtu Hlapića i u luna parku više puta
- c) Svakodnevno

11. U kakvom nam je stanju naša željeznička infrastruktura?

- a) U odličnom stanju, k'o u Švicarskoj
- b) Pa mogla bi biti i malko bolja
- c) Katastrofa, osim nekoliko dionica pruge gdje imamo brzinu iznad 100 km/h ostatak infrastrukture je vrlo

loš, brzine male, kolodvori zapušteni, raste trava iz kolosijeka

12. Kolika je širina kolosijeka u RH?

- a) Šta kolika? Biti će onolika koliko treba i kako se naredi
- b) Onako, odoka, oko metar i pol
- c) 1435 mm

13. Što je to socijalni dijalog?

- a) Potkupiti sve sindikalte dobrim koeficijentima i povlasticama kako bih neometano mogao menadžerisati
- b) E to je ono kad moraš razgovarati sa sindikalcima i voditi dosadne razgovore o plaćama i pravima radnika, bla, bla
- c) Mudro i odgovorno voditi pregovore sa sindikatima kako bi radnici bili što zadovoljniji i na opću dobrobit firme i u skladu sa zakonima RH i internim pravilnicima. Jer ako imaš zadovoljne radnike i firma mora napredovati.

Najviše odgovora pod a):

Ti si rođen da budeš menadžeru HŽ Infri! Tvoje neznanje o željeznicu je naprosto fascinantno a tvoj ego i umišljenost je obrnuto proporcionalan tvome znanju. Tebi u tvojoj

menadžerskoj poziciji HŽ Infrastrukturni neće smetati ni pamet ni znanje, jer ga nemaš a ono je ionako samo dodatni uteg. Što manje znaš dalje češ dogurati. Takvi trebaju našoj firmi. Možda jednog dana doguraš i do ministra.

Najviše odgovora pod b):
Imaš prilično dobre predispozicije da bi bio menadžer u HŽ Infri, dosta toga znaš o željeznicu ali više onako, intuitivno, i to ti je prilično ograničavajući faktor ali možeš ti i bolje. I ono malo što znaš pravi se da ne znaš i ugrabi svoj dio kolača i slave. Samo naprijed!

Najviše odgovora pod c):
Žao nam je ali nikad od tebe menadžera! Previše znaš i previše si pošten, a i onako malo si štreberski nastrojen, ali zato uvijek možeš biti dobar i poslušan radnik u HŽ i prava pčelica radilica. Takvi su potrebni pravim menadžerima pod a).



TEŽAK PUT DO MIROVINE

JOZO KALFIĆ umirovljeni skretničar iz Knina

Ovom prilikom se zahvaljujem HŽ Infrastrukturi na materijalnoj pomoći putem Povjerenstva za pomoći, kao i svom Sindikatu prometnika vlakova Hrvatske na pomoći i potpori. 2007. godine odlazim u mirovinu i danas se dobro osjećam.



Neki dan, ranim jutrom uz kninske kolosijeke srećem kolegu Jozu koji mi je rado ispričao svoju životnu priču: Rođen sam 21. travnja 1953. u Kakanju u BiH. Osnovnu i srednju školu pohađam u Kakanju. 1971. godine zapošljavam se u rudniku ugljena. U međuvremenu upisujem i završavam školu za skladištara energetskog materijala u Sarajevu. Potom prelazim na radno mjesto izdavača goriva i maziva na industrijskoj crpki u rudniku ugljena. 1976. godine u Kakanju završavam i tečaj za prometno-transportnog radnika, te jedno vrijeme radim kao skretničar na industrijskoj pruzi u rudniku Kakanj. 1993. godine na početku ratnih zbivanja s obitelji, suprugom Slavicom i maloljetnom djecom Mladenom i Lidijom, prisiljen sam napustiti rodni kraj i kao prognanik završavam u Solinu. Povremeno radim u brodogradilištu „Brodosplit“ u Splitu. 1996. godine poslije ponovljenog

tečaja za prometno-transportnog radnika u Kninu, zapošljavam se na željeznicu, u kolodvoru Solin kao manevrista. Ubrzo dobivam premještaj u kolodvor Knin za manevristu, te rješavam stambeno pitanje u obiteljskom stanu u Kninu. 1997. godine zbog potrebe posla dobivam premještaj u kolodvor Gračac na radno mjesto skretničara. Povremeno radim na zamjeni u kol. Plavno i Malovan. 22. lipnja 2006. godine, prilikom rada na radnom mjestu skretničara u kol. Plavno, kod uvođenja vlaka u kolodvor na skretničkom području doživljavam srčani udar i ostajem bez svijesti. Radni kolega Nikola Božić me automobilom hitno prevozi u bolnicu u Knin gdje sam hospitaliziran. Poslije obrade, liječnici me upućuju na operativni zahvat što je prije moguće. S obzirom da se preko HZZO-a čekalo na red i do 2 godine, a moj slučaj je bio hitan, nisam imao drugog izbora nego se prijaviti u

kliniku za kardio-vaskularnu kirurgiju i kardiologiju „Magdalena“ u Krapinskim toplicama. Ondje su mi dali uputnicu na 52.500,00 kn za troškove operativnog zahvata, koje sam trebao što prije uplatiti. Operiran sam u listopadu 2006. godine, a operacija je ubrzo bila ponovljena zbog komplikacija. Nakon uspješnog oporavka iz bolnice sam otpušten početkom studenog. Ovom prilikom se zahvaljujem HŽ Infrastrukturi na materijalnoj pomoći putem Povjerenstva za pomoći, kao i svom Sindikatu prometnika vlakova Hrvatske na pomoći i potpori. 2007. godine odlazim u mirovinu i danas se dobro osjećam. Svako jutro šetam, i područje oko željezničkog kolodvora Knin mi je uobičajena ruta. I na kraju pozdravljam sve svoje radne kolege, kao i one umirovljene koji kao i ja uživaju zasluženu mirovinu.



100 metara, 100 metros, 2016.,
redatelj Marcel Barrena

PIŠE: Robert Jukić

FOTO: 100 metara; fotografiju ustupio Blitz

Naslov filma predstavlja udaljenost koju treba proći čovjek s multiplom sklerozom da bi sebi dokazao da se može kretati. Sitnica za zdravog čovjeka, za bolesnika predstavlja jedva podnošljiv napor. Oboljeli Ramón, junak filma znakovitog naslova '100 metara', ne samo da će svladati tu mjeru, već mnogostruko nadmašiti u podvigu koji predstavlja izazov i za prave sportaše. Ramón i Inma (Dani Rovira i Alexandra Jiménez) žive u sretnom braku, dok se ne počnu javljati znakovi multiple skleroze kao što su utrunlost ruku i nogu, usporena motorika i smetnje kod mokrenja. Liječnički pregled donosi poraznu dijagnozu, Ramónu u četrdesetim godinama dijagnosticirana je neizlječiva bolest zbog koje će jedva moći hodati. Usprkos dijagnozi, Ramon odluči sudjelovati na sportskom natjecanju, Ironman triatlonu, koji obuhvaća 42 km trčanja, 3,8 km plivanja i 180 km bicikliranja. Neočekivano, pomoći u pripremama pruža mu tast (Karla Elejalde), s kojim do tada nije bio u najboljim odnosima... Ovo nije priča napisana za film, nego istinita priča Ramóna Arroyoa, 44-godišnjaka, koji je upornošću, unatoč napredovanju bolesti, uspio ostvariti svoj cilj. U jednoj sceni Ramón paraleno trči uz vlak koji prometuje na pruzi. '100 metara' zanimljiv je film koji pokazuje kako ne treba posustati nakon početnog šoka kada se sazna za fatalnu dijagnozu. Multipla sklerozu kronična je upalna bolest središnjeg živčanog sustava, što znači da upalna oštećenja mogu zahvatiti i mozak i kralježničku moždinu. Javlja se u svim životnim dobima, ali najčešće između dvadesetih i pedesetih godina života. Bolest nema poznati uzrok i nepredvidljivog je toka. Rezultati istraživanja ukazuju da se radi o autoimunoj bolesti koja, uz genetske sklonosti, nastaje utjecajem okoline. Spomenimo da se svjetski dan multiple skleroze obilježava zadnje srijede u mjesecu svibnju, s ciljem senzibiliziranja javnosti na taj problem. Broj oboljelih je u porastu, a lijek ne postoji, osim lijekova kojima se bolest drži pod kontrolom.

ZAMJENA

u skretanje by nenad katanich



WLATERU JE POSTALO NEUGODNO. NIJE HTIO DA UNUČICA SLUŠA TU PREPIRKU.
ZAHVALIO SE I REKAO: „IDEMO ZLATO KUĆI, BAKA JE NAPRAVILA FINE KOLAČE S VIŠNJAMA KOJE TI VOLIŠ, DA SE NE OHLADE, PA DA POSLIJE DONESEMO TETI IRENI I ČIKA NIKOLI DA IH POČASTIMO. POPODNE ĆE SIGURNO BITI GLADNI!“

Walter je došao kod Irene i Nikole - naravno s unukom koja je ponijela svoju lutku - „Malu Irenu“ propisno odjevenu u željezničku uniformu da s tetom Irenom ispraća vlakove. Uobičajeni ritual - Walter i unučica lijepo bi pozdravili, donijeli Ireni i Nikoli poklon - pakiranje crne kave i kutijicu šećera u kocki. Irena bi odmah pristavila kavu, Walter bi se ispričavao što ih uvijek smetaju, Nikola bi dignuo malu u zrak i stavio joj svoju crvenu kapu na glavu. Ni šef nije imao ništa protiv ovog malog druženja. Znao bi i on s njima popiti kavu. Irena bi uvijek negdje iz svoje ženske torbice za svoju malu „kolegicu“ uvijek izvukla neki mali sokić, čokoladicu ili neku drugu sitnicu. Počeo bi razgovor o uobičajenim životnim temama. Nikola se žalio na vrućinu i koliko mora potrošiti vremena na zalijevanje svog vrta koji mu puno znači. Ne samo za opuštanje od stresa već i materijalno jer se proizvodnjom vlastite hrane dosta uštedi. Tada uđe pomoćnik šefa, mladi željoš, po imenu Donat. Naravno pogađate, nadimak mu je bio „Mg“. Mladić, bez željezničkog iskustva, životne filozofije, škrt u pokazivanju osjećaja, ali zato neskrivene ambicije. Samo je kratko rekao: „Pravim šihtericu, idući mjesec neko od vas dvoje, ili još bolje, oboje morate na zamjenu.“ Irena i Nikola su se samo pogledali i polako, diskretno odgurnuli svoje šalice kave. Više im nije prijala. Walter je shvatio o čemu se radi, pa ih je pokušao ohrabriti svojom pričom o svojim zamjenama i kako je dekretom išao na zamjene i to sa uzane željeznice na normalu i obrnuto. Čak nekad nije znao niti gdje se kolodvor nalazi. To ih još više deprimiralo. Činilo se na nekoliko trenutaka da je sve potpuno stalo, samo je tišina parala zvonjava telefona, na koji niti Nikola, niti Irena nekoliko trenutaka nisu dizali slušalice, već su samo gledali prvo u zid, a onda jedno u drugo. Donat Mg samo se nasmijao i rekao: „Javite mi do podne!“ Walter je opet pokušao - da to nije loše, da godi malo promjena rutine... Irena i Nikola uzvratili su protuargumentima Irenin suprug je na putu, ima malo dijete. Nikola ima vrt koji mu znači, a i brine za ostarjele i bolesne roditelje. Oboje ponekad moraju otići s posla kući zbog toga, pa ga ono drugo bez riječi zamjenjuje. Tada je Walter pokušao staru utješnu rečenicu za odlazak na zamjenu - da će bar dobiti dnevnice.

- E, čika Waltere, nema toga više!
- Kako nema!?

- Novim kolektivnom više nema...
- A dobro, nećete zaratiti, dobiti čete kartu za vlak!
- Nema više ni toga.
- !?

U to se na vratima pojavi Jamezdin, sindikalac. Taman se spremao da održi prigodan omanji govor o uspjehu svog sindikata, ali su ga presjekli Irena i Nikola. Zašto moraju ići na zamjenu, to se sigurno moglo izbjegći.

Jamezdin je samo kratko rekao: „Ljudi tako je najbolje! Drugačije ne može. Evo ja ću sada otici s lvekom na kavu i lijepo popričati i napraviti ćemo nešto...“

Njihovi izrazi lica jasno su govorili da nitko od njih ne vjeruje tim riječima.

Wlateru je postalo neugodno. Nije htio da unučica sluša tu prepirku. Zahvalio se i rekao: „Idemo zlato kući, baka je napravila fine kolače s višnjama koje ti voliš, da se ne ohладе, pa da poslije donesemo teti Ireni i čika Nikoli da ih počastimo. Popodne će sigurno biti gladni!“

Mala je brzo poljubila tetu Irenu u obraz i cupkajući izašli za djedom, veseljeći se kolačima.

Walter je koračao polako, na čudan način pojavila se sreća u njegovom srcu. Do sada je zbog toga bio tužan, a sada sretan je što mu sin nikada nije htio postati željezničar.

SPVH u Tokiju, uz Shinkansen

