

VIJESTI SINDIKATA PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE

ZPERNU



SRPANJ - KOLOVOZ 2017.

BRANKO MAZUR
BITI MLAD I LIJEP

MILAN PAVIČIĆ
MAЛО ŽIVOTA
I PUNO STAŽA

ŽARKO BANČIĆ
POMAGATI KOLEGAMA
U NEVOLJI

dr. sc. ANTE DEDIĆ
O KONTROLINGU
NA ŽELJEZNICI





(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 redova vlasti redovito, pogotovo u zadnjih pet-šest mjeseci, naprsto zapljuškivana obmanama, lažima i prijevarama o idiličnom stanju pruga, kolosijeka, nekretinja, tako da se opravdano možemo zapitati može li se s tom praksom prestati samo tako, preko noći.

Ponovit ćemo dvije rečenice iz uvodnika iz prošlog broja: ... "Naime, zajednički i uigrano navedeni pokušavaju stvoriti privid kako HŽ Infra nije „kihnula“, kako sve funkcioniра besprijeckorno, a istina je da vrijeme prolazi, a ništa pametnog na dobrobit HŽ Infra se ne radi. Rukovodstvu HŽ Infra stalo je jedino do auto-

promocije, njihovih vlastitih probitaka i do zadovoljavanja vlastitih htijenja..."

Pa što košta da košta!

I državu i narod!

Osobno mislim da bi se u cilju suzbijanja laži i obmana koje i dalje dolaze iz žute kuće, potpomognute sindikalnim prevarantima, ali i iz redova vlasti (e-savjetovanje - prijedlog Strategije prometnog razvijta do 2030.) u proces trebao umiješati i Hrvatski sabor sa zahtjevom da bar jednom mjesечно bude brifiran o dotadašnjem toku procesa restrukturiranja društava nastalih podjelom jedinstvenih HŽ-Hrvatskih željeznica i namjeravanim daljnjam aktivnostima uprava tih društava. Ne sumnjam da bi poneki zastupnik našao za shodno upitati do kad će tako...

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
Predrag Crljen,
nadz. skret. u kol. Knin

Više Vam „leže“ vijesti bez „uljepšavanja“, bez komentara? Želite li da i Vaša vijest ili priča bude objavljena? Kako bi vijest što bolje dočarala atmosferu u vašem kolodvoru, možete uz tekst poslati i fotografije u .jpg ili .tif formatu, minimalne veličine 3000x2200 piksela.

"Na peronu" je prava adresa.
Pišite nam na: spvh@zg.t-com.hr



JAVNO SAVJETOVANJE O PRAVILNIKU O STRUČNOM OSPOSOBLJAVANJU IZVRŠNIH RADNIKA ŽELJEZNIČKOG SUSTAVA

Piše: Srećo Stjepić, Mario Grbešić
Foto: SPVH

Nedavno je na javno savjetovanje dostavljen prijedlog Pravilnika o stručnom osposobljavanju izvršnih radnika željezničkog sustava. Spomenuti Pravilnik će zamijeniti dosadašnji Pravilnik 644 po kojem je većina nas polagala stručne ispite. Poznato je da željeznički sustav ne trpi improvizaciju ili kako je običaj reći - na željeznici sve mora biti propisano. Izmjene propisa kojima smo svjedočili zadnjih godina, a koje nisu donijele više reda u sustav (naprotiv donijele su

više nereda) govore da se propisi ne mijenjaju zbog kvalitetnijeg funkciranja sustava, nego je u pravilu osnovna misao vodilja - smanjenje troškova. To gotovo uvijek ide na uštrb sigurnosti željezničkog prometa. Na žalost, kao i sve novosti u željezničkom sustavu tako je i ovaj Pravilnik prepun manjkavosti. Ovakav Pravilnik bi ostavljao mogućnost svakom sudioniku željezničkog prometa - kako za upravitelja infrastrukture, tako i za sve prijevoznike koji voze

stručno osposobljavanje svojih izvršnih radnika što je jednostavno nedopustivo. Kroz primjedbe koje smo ugradili u Pravilnik na portalu e-Savjetovanja pokušali smo ukazati resornom ministarstvu na manjkavosti ovakvog prijedloga Pravilnika, kao i na činjenicu da pravila u željezničkom sustavu moraju biti jasna i jednaka za sve sudionike željezničkog prometa - kako za upravitelja infrastrukture, tako i za sve prijevoznike koji voze

po našim prugama. Samo u tom slučaju možemo očekivati da sustav funkcioni onako kako to svi od njega očekujemo. Sigurnost bi trebala biti na prvom mjestu.

Neke od naših primjedbi su:

- Ostavljanje mogućnosti da svaka pravna osoba može samostalno svojim aktom propisivati uvjete i način provedbe stručnog osposobljavanja kao i stručnog poučavanja donosi još veću zbrku u željezničkom sektoru. Da je zakonodavac imao namjeru pravnim i fizičkim osobama prepustiti da sami svojim aktima propisuju uvjete, način stručnog osposobljavanja ne bi propisivao donošenje ovog akta.
- Stručno osposobljavanje kandidata za samostalno obavljanje poslova izvršnih radnika može obavljati upravitelj infrastrukture, željeznički prijevoznik ili druga pravna osoba (u dalnjem tekstu: pravna osoba), koju za to ovlasti i nadležno sigurnosno tijelo.
- Nužno je propisati minimum obveznih sati redovitog poučavanja radnika kako se pod krinkom ušteda (npr. poučavanje jednom godišnje) ne bi dovodila u pitanje sigurnost željezničkog prometa.
- Mišljenja smo da je potrebno jasno i nedvosmisleno propisati potreban stupanj stručne spreme za svako radno mjesto izvršnih radnika.
- Nužno je propisati minimum obveznih sati rada pod nadzorom kako se pod krinkom ušteda ne bi dovodila u pitanje sigurnost željezničkog prometa.





BRZA PRUGA ZAGREB - ČAKOVEC

Kad bi bilo - odlično bi bilo

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Kada se malo baci oko na naslove u novinama stječe se dojam kako je samo pitanje dana kada će se vlakom „Od Varaždina do Zagreba za pedeset minuta“ putovati. Inicijativa trojice župana, Radimira Čaćića, Željka Kolara i Matije Posavca zalaganje je za regionalne gradnju pruge prvenstveno namijenjene prijevozu putnika. I to doista ima logike. Umjesto priča o paneuropskim mrežama, ovdje se govori o podizanju kvalitete života za velik broj stanovnika sjeverne Hrvatske.

Pruga od Zagreba do Zaprešića dugačka je dvadeset kilometara, a odvojak Zaprešić - Zabok - Varaždin - Čakovec 101 kilometar. Na tih stotinu kilometara nalaze se Luka

(kao dio Zaprešića), Veliko Trgovišće, Zabok, Bedekovčina, Zlatar Bistrica, Konjčina, Budinčina, Novi Marof, Varaždin i Čakovec. U Zaboku kroz koji prolazi devedeset vlakova dnevno ostvaruje se veza prema Svetom Križu Začretju, Krapini i Đurmanecu te prema Oroslavljiju i Gornjoj Stubici. U Čakovcu se pak veza može ostvariti prema Kotoribi i Murskom Središću. Jasno je kako na potezu od samo 120 kilometara živi jako puno stanovnika. Stanovništvo Hrvatskog Zagorja tradicionalno je okrenuto prijevozu vlakom. No zagorskim prugama oduvijek se vozi polako i neudobno. Kada ih više nigdje nije bilo, dvoosovinski vagoni („batići“) s drvenim sjedalima još uvijek su vozili zagorskим prugama.

ZAGORCI SU SE UVIJEK NAJLOŠIJE VOZILI

Osam nagibnih vlakova (Regio Swinger) na hrvatske je pruge stiglo 2004. godine. Logika nagibne

tehnologije je da se na prugama s puno zavoja postignu veće brzine. Ti vlakovi zbog naginjanja u krivinama nisu udobni i u Njemačkoj voze na udaljenostima do 200 kilometara. Idealno za „zagorsku prugu“. No ti su vlakovi krenuli prema Splitu. Kasnije su vozili i na drugim relacijama, a o Zagorju nije bilo niti primislj. Možda bi i u takvim uvjetima vrijeme putovanja od Zagreba do Čakovca bilo prihvatljivije, a još da se malo uložilo u prugu... No što je bilo, bilo je... Danas se od Zagreba do Varaždina vozi 2 sata i 48 minuta, u drugom smjeru najsporiji vlak putuje 3 sata i 18 minuta. Put od Varaždina do Čakovca vlakovi prelaze za svega deset minuta. Iz Zagreba se preko Koprivnice do Varaždina može se doputovati za dva sata. Na „zagorskoj pruzi“ putnički vlakovi staju na brojnim stanicama i stajalištima, ali opet tri sata za 110 kilometara udaljenosti je preko svake mјere previše.

Od Zagreba do Zaboka danas se vozi sat vremena. Uz podršku Europske

Unije pruga od Zaprešića do Zaboka će se obnoviti i elektrificirati. Vrijeme vožnji vlakova svelo bi se na trideset pet minuta kakvo je nekada davno i bilo. To je prvi korak, a sve počinje prvim korakom samo se nadajmo se da će se projekt realizirati u razumnom roku. Inicijativa trojice župana odlično je medijski promovirana, a opet ostaje nejasno zbog čega se toga nisu ranije sjetili. Naime, u vrijeme najave velikih ulaganja u željeznički sustav 2010. godine, Radimir Čaćić bio je prvi potpredsjednik Vlade, a oba župana bila su na svojim današnjim pozicijama. U ono vrijeme bili su na vlasti, a sada su u opoziciji. Hoću reći bilo je to vrijeme kada su lakše mogli „pogurati“ svoje zamisli koje definitivno „drže vodu“. I na kraju, ništa u ovoj zemlji ne ide brzo i jednostavno. Pogotovo, ne na željeznici.



20
GODINA SPVH
1997. - 2017.



ŽARKO BANČIĆ,
skretničar u kolodvoru Varaždin

POMAGATI KOLEGAMA U NEVOLJI

PIŠE: Dražen Lijtar
FOTO: Dražen Lijtar

Prije kratkog vremena nego sam započeo pripremati članak za novi broj našeg lista sjeverozapad Hrvatske pogodilo je dosta veliko nevrijeme. Tu nedjelju navečer jak vjetar i velika količina kiše nemilosrdno su se obrušili na sela i gradove prouzročivši dosta materijalne štete. Tada je djelomično stradal i kroviste kuće skretničara Dejana Videca koji je tu nedjelju navečer odradivao noćnu smjenu zajedno sa kolegom Žarkom Bančićem. Po završetku smjene ekipa se složila i pomogla Dejanu u sanaciji oštećenja. Tu se nije pitalo da li se može jer se to moralo odraditi a jedan od pomagača je bio i Žarko, uvijek spremam pomoći kolegama, prijateljima, naročito u takvim teškim situacijama. Pomoći u gradnji kuće, pomoći u šumi, pomoći kod bilo kakvih drugih radova, Žarko je tu. Ovaj četrdesetogodišnjak uvijek je spremam odraditi i najteže fizičke poslove a njegov vedri duh i spremnost za šalu pomaže kolegama i u najtežim situacijama.

U razgovoru za ovaj članak došao sam do zaključka da je njegov odabir dolaska na željeznicu i poslovi skretničara koje obavlja zapravo slijed jednog odabira rada na terenu, jer ga nekakvi uredski poslovi ili poslovi u zatvorenom prostoru nikad nisu interesirali. Naprotiv, mislim da bi ga takvi poslovi sputavali u slobodi, kretanju i teško bi im se prilagodio. Iako je završio srednju strojarsku školu u Ivancu i stekao

zvanje strojarskog tehničara nikad nije pokazivao previše zainteresiranosti za struku. Možda je jedan od razloga bio i loše stanje i kriza u metalskoj industriji devedesetih godina koja je pogodila i Ivanečku, do tada jaku metalsku industriju. Snalazi se Žarko i u građevinskom sektoru u tim devedesetim godinama obavljajući razne vrste građevinskih poslova a treba spomenuti i ratne dane kao pripadnika 104. brigade HV Varaždin koje je prolazio u odbrani Domovine na pakračkom bojištu.

Javivši se na natječaj

dobio je priliku i u školskoj godini 1995./1996. završio u Zagrebu prekvalifikaciju za PT radnika. Po završetku školovanja u Varaždinu je položio ispit za samostalno obavljanje poslova skretničara i evo već dvadeset godina obavlja te poslove povremeno obavljajući zamjene u Ivancu, Lepoglavi.

Kao dugogodišnji član SPVH od ove godine je i imenovan povjerenik za skretničko osoblje što je bio i rezultat njegovog aktivnog sindikalnog djelovanja. Njegov je stav da sindikat nije svemoguć ali uz brojnost, podršku i aktivnost članova može puno više i bolje. Radnici nisu uvijek zadovoljni sindikalnim odlukama ali i takve odluke donesene su iz nekog razloga, no nikada da naštete radnicima. Naš sindikat nikad nije donosio loše odluke, kao što je jedna odluka donesena od strane dva sindikata



da potpišu loš KU i koja direktno ide na štetu radnika. Žalosti činjenica da to nisu prepoznali članovi tih dvaju sindikata. U toj smo situaciji bili preblagi i oštije smo trebali reagirati i prema poslodavcu i prema tim sindikatima koji su potpisali KU i nanijeli svim radnicima, pa i svojim članovima, štetu od nekoliko tisuća kuna godišnje. Sramotno.

Radnicima je dosta stresa i napetosti oko radnog mjesto, novih organizacija i reorganizacija. Nedostatak

radnika i nezapošljavanje te starosna dobna struktura rezultira povećanjem bolovanja, gubitkom zdravstvenih sposobnosti i onda nas još poslodavac tjeri na prekovremen rad koji ne plaća. Ta praksa mora prestati. Isto tako mora prestati uništavanje željeznicice jer ako željeznički prijevoz ima perspektivu EU onda mora imati i kod nas kao članici te unije. To mora biti i cilj i Hrvatskoj vladu, resornom ministarstvu i upravi HŽ. Jer radnici sigurno ne uništavaju željeznicu koja hrani njihove obitelji. Zato radnici imaju vjeru i nadaju se boljem.

O KONTROLINGU NA ŽELJEZNICI



RAZGOVARAO: Anto Iličić

FOTO: Mario Grbešić

Počeli ste u cestovnom, ali najveće tragove ostavili ste na željezniči. Danas imamo priliku vidjeti veliki broj menadžera koji su iz cestovnog sektora došli u HŽ Infrastrukturu. Što mislite koliko je teško prilagoditi se, ipak zahtjevnijem željezničkom sustavu?

Da, počeo sam u cestovnom prijevozu, pa sam nakon rada u nekim drugim gospodarskim granama došao na željeznicu. Prilagodbom nije bila osobito teška, jer sam radio na tržištu prometne usluge, što je vrlo slično prodaji prometne usluge željezničkih prijevoznih poduzeća kao što su HŽ Putnički prijevoz i HŽ Cargo. Također, velika sličnost postoji u području praćenja i upravljanja troškovima. Ono što je bilo novo je upravljanje tehnološkim procesima u infrastrukturni i

organizacija i provođenje investicija u infrastrukturni.

Doktorirali ste na temu Poslovna politika Hrvatskih željeznica holding u funkciji uključivanja Republike Hrvatske u europski prometni sustav. Koliko je Strategija razvitka prometnog sustava RH uskladena s Europskom prometnom politikom?

Doktorirao sam na temu koja je i sada vrlo aktualna, nastojeći dati svoj doprinos prilagodbi uključivanja RH u europski prometni sustav, između ostalog i kroz prilagodbu hrvatskih željeznica, koje predstavljaju željeznički prometni sustav RH. To smatram posebno važnim, poglavito zato što je Hrvatska napravila vrlo kvalitetan iskorak u cestovnom i telekomunikacijskom prometu u

odnosu na europski prometni sustav. Međutim, ako se pogleda Strategija razvitka prometnog sustava RH u odnosu na europski prometni sustav, uočljivo je da je ona u mnogim područjima značajno iza modernih prometnih rješenja Europe. To je za neka područja i razumljivo, s obzirom na bitno različite startne pozicije. Ipak, nije prihvatljivo to da naš prometni sustav nedovoljno prati prometnu strategiju u svom razvoju. To se posebno odnosi na željeznički sustav, koji kao da je stavljen na sporedni kolosijek. Posebno je to došlo do izražaja zadnjih desetak godina. HŽ su podijeljene u četiri, pa tri poduzeća, a njihovo poslovanje ostavlja dojam kao da su sami sebi svrha. Treba pogledati kako se HŽ Cargo teško nosi s konkurenjom. Podsjecam da će liberalizacija tržišta i u putničkom doći 2019. godine i to može biti ozbiljan problem za poslovanje HŽ Putničkog prijevoza,

**dr. sc. Ante Dedić,
HŽ Putnički prijevoz d.o.o.**

ako se za ovo preostalo vrijeme ne pripremi za to.

Uveli ste Kontroling kao samostalnu funkciju u jedinstvene HŽ i napravili iskorak u tom segmentu poslovanja. Koliko se je vaših temeljnih aktivnost koje ste ugradili i danas prepoznatljivo u željezničkim poduzećima.

Mojim dolaskom u HŽ bila mi je zadaća uvesti Kontroling kao posebnu funkciju potpore menadžmentu u upravljanju poslovnim rezultatom. To se i dogodilo 2002.godine i ja sam bio prvi direktor kontrolinga u HŽ. Do tada je kontroling s nekim svojim funkcijama bio u okviru Financija. Treba reći da se kontroling u svim ovim godinama razvijao i postajao sve značajniji. S razvojem informacijske tehnologije, sve je lakše praćenje poslovanja, stvaranje podataka i prikaz kroz izvješća. Međutim, ono što je sada u nekim poduzećima najvećim dijelom nestalo je model upravljanja troškovima po kriteriju centara odgovornosti. Taj model smo uveli odmah uvođenjem Kontrolinga i on je egzistirao sve do podjele HŽ. Moram reći da se dobro razvijao i postigao visoku razinu praćenja i upravljanja troškovima. Tada smo imali profitne centre HŽ Cargo i HŽ Putnički prijevoz, troškovni centar HŽ Vuču i investicijsko - troškovni centar HŽ Infrastrukturu. Sada je ostalo uglavnom knjiženje troškova po pojedinim organizacijskim jedinicama (mjestu troška), ali se izgubila forma centara odgovornosti onako kako oni moraju funkcionirati. Možda je taj model najvjerojatnije zadržala HŽ Infrastruktura.

Koncepcija kontrolinga se u posljednjih trideset godina u praksi stalno razvijala i postala je funkcija vođenja,

bez koje se ne može zamisliti moderno poduzeće. Imate li uvid koje željezničko poduzeće najviše prati svjetske trendove.

Točno ste to rekli, Kontroling je postao funkcija vođenja, bez koje se ne može ni zamisliti upravljanje poduzećem. Iako se Kontroling počeo razvijati puno prije u Americi i Njemačkoj, u posljednjih trideset godina, postao je funkcija vođenja u suvremenim poduzećima i sada već više od 90% velikih i srednjih poduzeća imaju kontroling kao funkciju potpore menadžmentu u upravljanju poslovnim rezultatom. Iako nemam poseban uvid u to koja željeznička poduzeća koriste Kontroling u svoj njegovoj širini i snazi, no praćenjem Poslovnih izvješća, statističkih izvješća i ostalih nema interesantnih izvješća, to su uglavnom poduzeća iz zapadne Europe i Amerike.

Suvremeni uvjeti poslovanja, s obzirom na dinamičnost poslovnih promjena, dovode kontrolera u poziciju inovatora i on sudjeluje u rješavanju problema i uvodi i razvija nove instrumente kao pomoć kapetanu broda u nevremenu i magli, Može li se danas voditi poduzeće bez sustavnog upravljanja poslovnim prilikama i rizicima?

Da, kontroler se prvo razvijao kao registrator određenih poslovnih događaja, zatim kao navigator, a u suvremenim uvjetima poslovanja kao inovator. Kako je temeljna zadaća Kontrolinga da podržava menadžment u ciljnog prilagođivanju poduzeća unutarnjim i vanjskim promjenama, zadaća kontrolera je dobro poznavanje načela i tehnika kontrolinga, ali i poduzeća u kojem djeluje. Moram napomenuti da je odgovornost



menadžmenta za uspjeh poduzeća sve veća, jer je sve veća dinamičnost i kompleksnost tržišta, a i vremenski okvir za donošenje odluka je sve manji. Zato je kontroling u procesu definiranja ciljeva, planiranja, kontrole, informiranja, organizacije i upravljanja ljudskim potencijalima nenadomjestiv.

Područje menadžera i kontrolera jasno je razgraničeno: menadžer je odgovoran za uspjeh a kontroler za njegovu transparentnost. Konačnu odluku uvijek donosi menadžer, a kontroler je može pripremiti, uskladiti pojedine aktivnosti prema potrebi, nadgledati njezinu realizaciju. Što se dogada ako nema transparentnosti u aktivnostima Kontrolinga, na temelju čega menadžer i onda donose oluke?

Da, točno ste rekli da je menadžer odgovoran za uspjeh a kontroler za njegovu transparentnost. Konačnu odluku uvijek donosi menadžer, a kontroler je može pripremiti, uskladiti pojedine aktivnosti. Ako bi se teoretski dogodilo da nema transparentnosti podataka, menadžment bi odmah reagirao poradi nedostatka podataka, odnosno jasne koncepcije.

Jer strateški kontroling podupire menadžment u trajnom usmjeravanju sustava prema cilju, a operativnim kontrolingom se postiže koordinacija podsustava vođena unutar zadanog okvira ciljeva, resursa i alternativa djelovanja, čime se postiže operativno usmjeravanje i poboljšanje ponašanja sustava.

Već pri pripremi poslovnog plana, treba voditi brigu o informiranju o izvršenju planiranih zadataka jer je to temeljna prepostavka za pravodobno korigiranje poslovnih

poremećaja i uspješno upravljanje poslovanjem. Dakle, kompetentan menadžment se nebi moga dovesti u situaciju da ne uoči poremećaj u transparentnosti podataka.

Zasvakurazinumenadžmenta i odgovornosti potrebno je utvrditi standardna mjerila kojima će planirati i pratiti izvršenje planova. Praksa HŽ Infrastrukture je izrada poslovnih izvješća putem konzultanata koji ne poznaju željeznički sustav. Koliko je takvo rješenje uopće učinkovito?

Osnovna nakana kontrolinga kao funkcije jest osigurati da se rezultati poduzeća i njegovih dijelova ostvare unutar planiranih i prihvatljivih granica, a obveze planiranja koje se postavljaju pred Kontroling su: Formiranje cjelovite arhitekture sustava planiranja, priprema informatičko - logističke infrastrukture, priprema transparentnosti problematičnih situacija, priprema odluka u različitim fazama planiranja, definiranje vremena i faza planiranja, koordinacija razmjene podataka i predstavljanje rezultata planiranja. Znademo da je temeljna svrha planiranja pravodobna spoznaja alternativa, prigoda i rizika za postizanje ciljeva, kao i izbor prikladnih mjera.

Izvješćivanje je posebno važno u upravljanju poslovnim rezultatom, jer se kroz izvješća spoznaje rezultat poslovanja, rezultat se korigira i usmjerava u planirane okvire.

Poslovna izvješća koja uključuju temeljna financijska izvješća, ali se proširuju za informacije o rezultatima ostvarenim na tržištu, u tehnološkim procesima, investicijama, su izvješća koja se uglavnom izrađuju u kontrolingu.

Zašto sam ovo ovako elaborirao? Pa zato da se vidi kompleksnost



izrade poslovnog plana, ali i izrade poslovnog izvješća, te njihova nerazdvojiva povezanost. Neznam za činjenicu da poslovna izvješća HŽ Infrastrukture izrađuju konzultanti. Ako je to istina, mislim da to nije dobra praksa, jer iz naprijed iznesenog vidljivo je koliko dobro treba poznavati poduzeće da bi se napravio poslovni plan. Jednako tako treba poznavati poduzeće da bi se napravilo poslovno izvješće, jer izvješća su informacije o realizaciji poslovnih planova u pojedinim vremenskim intervalima, odnosno za poslovnu godinu.

S aspekta menadžmenta, u osnovi prevladava shvaćanje da poduzeće ima samo dva osnovna cilja:

a. opstanak

b. razvoj

Svi drugi ciljevi su podređeni ostvarivanju ova dva, osnovna cilja. Kako se u tu jednostavnu priču uklapa Kontroling?

To su osnovni ili tzv. vrhovni ciljevi i svi drugi poslovni ciljevi uistinu su podređeni ovim ciljevima. Razvoj poduzeća podržava opstanak poduzeća.

Već kod izrade poslovnog plana i pripreme strateških i operativnih ciljeva, vodi se briga o činjenici da poslovanje bude pozitivno, jer samo pozitivno poslovanje može osigurati razvoj, odnosno podržavati vrhovne ciljeve. Kontroling je po svojoj definiciji organizirano i sustavno mjerjenje, korigiranje i usmjeravanje poslovnog rezultata u planirane okvire.

Pronalaženje optimalnog odnosa između centralizacije i autonomije u odlučivanju o troškovima i prihodima unutar poduzeća može se smatrati jednim od najvećih dostignuća moderne tržišne ekonomije. Da li je upravo to bio uzrok nefunkcionalnosti HŽ Holdinga d.o.o.?

Organizacija, po svojoj definiciji, je sustav formalnih pravila, smjernica za ciljno upravljanje poslovnom aktivnošću čiji je rezultat strukturalni red odnosno stvaranje funkcionalnih cjelina i njihova koordinacija.

Mišljenja sam da se već kod podjele i formiranja ovakvog nefunkcionalnog holdinga bez ikakvih ingerencija

na poslovanje poduzeća grupe napravljena kriva pretpostavka za uspješno poslovanje. Uprava Holdinga je trebala biti brojčano i stručno osnažena i morala je biti Skupština članicama Holdinga. U takvim okolnostima bi mogla birati Uprave, ali i tražiti odgovornost za neuspješno poslovanje.

Možete li pojasniti razliku između profitnih, troškovnih i investicijskih centara?

Profitni centar - predstavlja dio ukupnog opsega odgovornosti za profit koji se realizira u segmentu poslovanja određene organizacijske jedinice kojom upravlja odgovorna osoba. Zadatak je realizacija roba ili usluga uz minimalne troškove i maksimalni profit.

Troškovni centar - je dio ukupne odgovornosti za troškove koji se odnose na aktivnosti određene organizacijske jedinice koja predstavlja dio radnog procesa i kojim rukovodi odgovorna osoba, menadžer. Glavni zadatak je proizvesti određenu razinu posla uz minimalni trošak ili realizirati planirane aktivnosti u okviru ograničenog budžeta.

Investicijski centar - je dio ukupne odgovornosti za upotrebu angažiranog kapitala u okviru aktivnosti određene organizacijske jedinice kojom upravlja odgovarna osoba. Menadžer preuzima odgovornost za upotrebu aktive i ostvarivanje zadovoljavajućeg povrata angažiranog kapitala. Dakle, profitni centar je koncentriran na maksimalan profit na tržištu. Troškovni centar mora poštovati zadani budžet i u okviru njega napraviti zadanu količinu i kvalitetu posla. Investicijski centar vodi brigu o korištenju kapitala i efikasnosti investicije.

Opseg odgovornosti u centrima odgovornosti je ekvivalentan stupnja slobode odlučivanja koji mu dodjeljuje uprava. Nije li u našim poduzećima iskustvo da srednji menadžment dodjeljuje zadatke Upravama koje nemaju puno znanja o željezničkom sustavu?

Ja nemam cijelovit uvid u to što se događa u našim poduzećima glede kompetencija u odlučivanju. Međutim, ako ima situacija da srednji menadžment dodjeljuje zadatke Upravama, to je potpuno krivi smjer

i pomiješanost kompetencija.

Povećanjem slobode odlučivanja u centrima odgovornosti ne smanjuje se odgovornost uprave. Koliko je dobro što je kontroling u HŽ Infrastrukturi maknut izvan izravne nadležnosti Upravi?

Kontroling je aktivnost koja je neposredno podređena vrhu poduzeća s ciljem postizanja usklađenosti aktivnosti poduzeća i njegovih normiranih strateških i operativnih ciljeva. Njegova je zadaća rasteretiti poslovodstvo

VEĆ PRI PRIPREMI POSLOVNOG PLANA, TREBA VODITI BRIGU O INFORMIRANJU O IZVRŠENJU PLANIRANIH ZADATAKA JER JE TO TEMELJNA PREPOSTAVKA ZA PRAVODOBNO KORIGIRANJE POSLOVNIH POREMEĆAJA I USPJEŠNO UPRAVLJANJE POSLOVANJEM.





u procesu definiranja ciljeva, planiranja, kontrole, informiranja, organizacije i upravljanja ljudskim potencijalima.

Ako je Kontroling u HŽ Infrastrukturi doista maknut izvan izravne suradnje s Upravom, to je neuobičajeno i može izazvati potpunu konfuziju u odgovornostima od definiranja strateških i operativnih ciljeva do izvješćivanja.

Svjedoci smo kako se svake godine sredstva potroše, a poduzeća su u sve većim problemima. Da bi se postigli ekonomski efekti, nužno je organizirati kontrolu i praćenje rada centara odgovornosti i lociranje odgovornosti njihovih menadžera. Provodi li se to danas u željezničkim poduzećima, i ako da, na koji način?

Mislim da se to ne provodi, jer kako je već rečeno nije zadržan sustav upravljanja troškovima po kriteriju centara odgovornosti. Jedan dio poduzeća knjiži troškove po mjestu nastanka na odgovarajuće organizacijske

jedinice, ali one ne funkcionišu po kriteriju centra odgovornosti s obvezom na izvješćivanja središnjeg menadžmenta o promjenama i zašto su one nastale.

Posebnu važnost u funkcioniranju centara odgovornosti ima određivanje interne cijene i uloge te cijene u procesu interne razmjene. Ipak nas prometaše više zanima kako se interne cijene mogu povezati sa samim aktivnostima izvršnih radnika? Na koji način se može uopće utvrditi da su upravo izvršno radnici skupi za sustav, a ne administracija i birokracija u direkciji?

Određivanje internih cijena i uloge te cijene u procesu interne razmjene je specifičnost ovoga načina upravljanja troškovima. Interne cijene i ulozi troškova predstavljaju u biti specifične troškove određenog centra odgovornosti kojim ga se tereti za interno nabavljene usluge ili robu.

Ta cijena je cijena po kojoj npr.

održavanje kao troškovni centar naplaćuje svoje usluge profitnom centru. Ta cijena se dogovara kod planiranja i može se promijeniti samo uz odobrenje središnjeg menadžmenta, kako nebi narušila ukupne troškove poduzeća. Ona se može izraziti i kao kalkulacija po jedinici koja sadrži sve troškove (fiksne i varijabilne). Na taj način trošak rada se optimizira i ne može više ili manje teretiti bilo koju kategoriju radnika.

Koje vam je najljepše iskustvo koje ste doživjeli u Hrvatskim željeznicama?

U Hrvatskim željeznicama sam puno naučio, upoznao puno kvalitetnih i stručnih ljudi. Suradnja s njim u različitim područjima poslovanja, među kojima je i uvođenje Kontrolinga, ostavilo mi je uvjerenje da bi i sada poslovanje moglo biti puno bolje.



ZAR RADNICIMA HŽ INFRE NE TREBA?

PIŠE: Anto Iličić
FOTO: Josip Tirić

Dana 6. srpnja 2017. na početku 45. sjednice, predsjednik Vlade Republike Hrvatske Andrej Plenković osvrnuo se na aktualna zbivanja te je najavio da će 14. srpnja krenuti isplata 1.250 kuna regresa za korištenje godišnjeg odmora svim službenicima i namještenicima u javnim i državnim službama.

Podsjećamo da se to ne odnosi na radnike HŽ Infre jer su poznati sindikalni prevaranti zajedničkom akcijom zagrabilu u džep željezničara potpisujući rigidna smanjenja i odricanja među kojima je i odricanje od regresa. Za uzvrat radnici su dobili ništa. To su opisali odgovornošću...



ANALIZA STANJA POSTROJENJA ZA KOMPENZACIJU JALOVE ENERGIJE

PIŠE: Milivoj Mandić
FOTO: SPVH

Najvažnije je da se ukaže da su potpuno nefunkcionalni i da ne rade svoju ulogu i da su zbog toga isključeni iz pogona odmah nakon ugradnje i da nitko za to ne odgovara.

Stabilna postrojenja za napajanje električne vuče (SPEV) jesu: kontaktna mreža (KM), elektrovučne podstanice (EVP), postrojenja za sekcioniranje (PS) i postrojenja za daljinsko upravljanje (DU). Na slici 1. je prikazan sustav elektifikacije u

HŽ Infrastrukturi. Elektrovučna vozila s kolektorskim istosmjernim motorima valovitom strujom napajana (diodne i tiristorske lokomotive), za ispravan rad uzimaju iz prijenosne mreže jalovu energiju. S obzirom da pri prijenosu radne energije prijenos jalove energije nepotrebno opterećuje prijenosnu mrežu i energetske transformatore, odnosno smanjuje prijenosne kapacitete

radne energije, potrebno je kompenzirati preuzimanje jalove energije iz prijenosne mreže.

Osim nepotrebnog opterećenja 110 kV prijenosne mreže HOPS-a i energetskih transformatora, ključni su i značajni troškovi za prekomjerno preuzetu jalovu energiju.

Problem kompenzacije jalove energije izmjeničnog sustava za napajanje električne vuče na prugama HŽ Infrastrukture prisutan je i analizira se gotovo od samog početka elektrifikacije tog sustava.

Prva postrojenja za kompenzaciju jalove energije izgrađena su i uključena u pogon 1997. godine

u EVP-ima Mraclin i Resnik, s instaliranom jalovom snagom od 927 i 1853 kVAr. Tijekom godina nastavilo se s izgradnjom postrojenja za kompenzaciju jalove energije i u ostalim EVP-ima

Postrojenja za kompenzaciju jalove energije instalirana su trenutno u 12 EVP-ova.

Prilikom izgradnje postrojenja za kompenzaciju jalove energije treba težiti tome da se proizvede onoliko kapacitivne jalove energije koliko je potrebno za ispravan rad induktivnih potrošača, kako bi se postigao efekt učinkovite kompenzacije jalove energije odnosno faktor snage $\geq 0,95$. Do 2007. godine, za utvrđivanje prekomjerno preuzete jalove energije, značajnu ulogu zauzimala je samo induktivna komponenta jalove energije.

Stupanjem na snagu Tarifnog sustava za prijenos električne energije, bez visine tarifnih stavki (Narodne novine broj 143/06, 26/10) definira se da se prilikom određivanja prekomjerno preuzete jalove energije, sumiraju induktivna i kapacitivna komponenta jalove energije. U skladu s tim, zahtjeva se mjerjenje preuzete induktivne jalove energije iz prijenosne mreže

i predane kapacitivne jalove energije u prijenosnu mrežu.

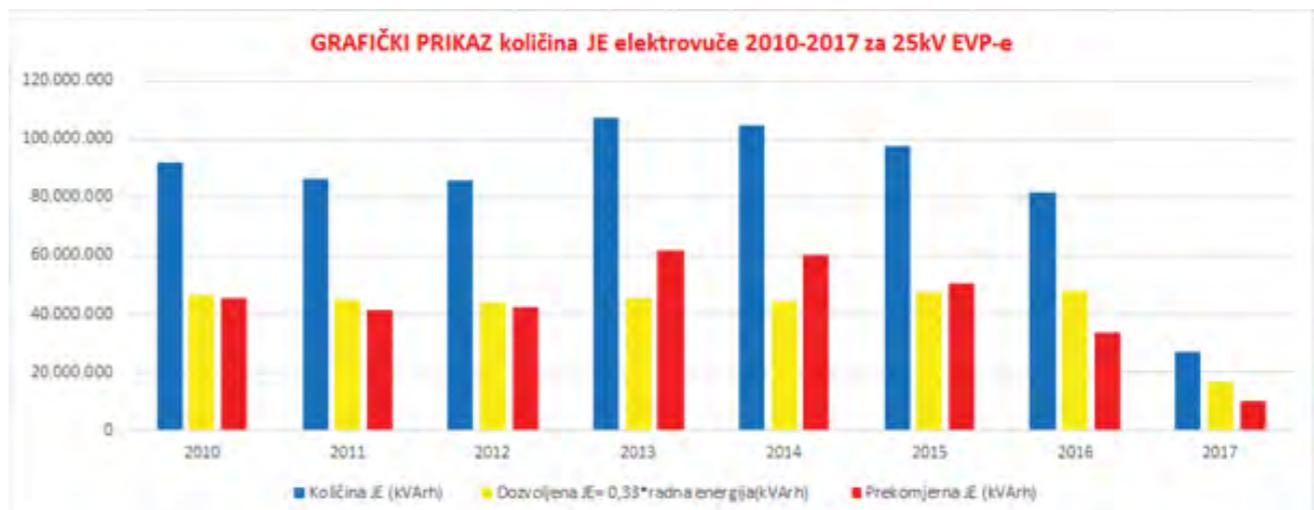
Sva postrojenja izvedena su kao centralna, na način da su smještena u EVP-u i to u pravilu na sekundarnoj strani energetskih transformatora preko kojih se isporučuje električna energija u kontaktну mrežu. S aspekta načina prilagodbe uvjetima u mreži, postrojenja za kompenzaciju jalove energije izvedena su kao fiksna, gdje se postavljena snaga kompenzacije ne mijenja bez obzira na strujno-naponske uvjete u mreži.

Postrojenja tehnički izvedena s fiksnom kompenzacijom rješavaju problem prekomjerno preuzete induktivne jalove energije, ali ne i kapacitivne prekomjerno preuzete jalove energije u prijenosnu mrežu. Kao posljedica toga dolazi do značajnog porasta troškova jalove energije. Pojedina postrojenja za kompenzaciju se isključuju iz redovitog rada kako ne bi došlo do predaje jalove energije u mrežu. Trenutno je isključeno 9 od 12 postrojenja.

Odgovarajući prikaz količine JE elektrovuče za 25kV EVP-e

(izmjena sustava napajanja električne vuče) i to nakon godinu dana primjene.

Trošak jalove energije u 2013. godini iznosio je preko 10 milijuna kuna, što je značajan porast u odnosu na 2010. kada je iznosio 6,25 milijuna kuna, a uzrokovan je neučinkovitim i ne-optimiziranim radom postrojenja. Kao rješenje, na nekim EVP-ovima se počeo ugrađivati uređaj s kombiniranim opsegom kompenzacije i mogućnošću djelomičnog prilagođavanja rada promjeni opterećenja kontaktne mreže. Tako je u 2017. godini planiran dovršetak izgradnje i uključenje u pogon prvih kombiniranih postrojenja za kompenzaciju jalove energije u EVP-ima Mrzlo Polje i Oštarije. Ta postrojenja će biti izvedena od fiksног dijela postrojenja koji čine rezonantna prigušnica i kondenzatorske baterije te statičkog sustava koji se sastoji od statičkih pretvarača koji se prilagođavaju uvjetima u mreži. Na slici 2. je dan grafički prikaz količine jalove energije elektrovuče u zadnjih 7 godina.



Grafički prikaz količine JE elektrovuče od 2010. godine

KOME JOŠ PERONI TREBAJU!?



IZVOR: <https://www.linkedin.com/pulse/kome-jo%C5%A1-peroni-treba-u-dra%C5%BEen-kau%C5%BEeljar>
FOTO: Nebojša Gojković

O peronima

Peron je materijalni resurs upravitelja infrastrukture kojeg prvenstveno koriste korisnici putničkog prijevoza. Prema čl. 54. **Pravilnika o tehničkim uvjetima za sigurnost željezničkoga prometa kojima moraju udovoljavati željezničke pruge** svaki kolodvor i stajalište, uz kolosijek na kojem se vlakovi za prijevoz putnika zauštavljaju radi izmjene putnika, moraju imati peron. Ovisno o razvrstanosti i namjeni željezničke pruge na kojoj se nalaze te predviđenoj duljini

vlakova za prijevoz putnika, upravitelj infrastrukture mora odrediti potrebne duljine perona u kolodvorima i stajalištima. Peroni u kolodvorima i stajalištima moraju imati odgovarajuću duljinu za prijam vlakova za prijevoz putnika koji imaju predviđeno bavljenje u tim kolodvorima i stajalištima. Nakon podjele jedinstvenih Hrvatskih željeznica, izgradnja i osvremenjivanje perona pripalo je HŽ Infrastrukturi, a vlakovi za prijevoz putnika HŽ Putničkom prijevozu. Drugim riječima upravitelj infrastrukture je zadužen za izgradnju, osvremenjivanje i održavanje perona, a putnički prijevoz za praćenja zadovoljstva putnika s uporabnom kvalitetom perona. Ovdje se postavlja pitanje, na koji način se povezuje praćenja zadovoljstva putnika sa stanjem perona u HŽ infrastrukturni. U nastavku su stoga dvije grupe primjera (ne)zadovoljstva putnika:

- fizičko stanje perona - postoje li u kolodvorima i stajalištima peroni te u kakvom su stanju
- sustav informiranja na peronima.

Fizičko stanje perona

Fizičko stanje perona, odnosno

postoje li u kolodvorima peroni ili ne te u kakvom su stanju, moguće je promatrati kroz nekoliko različitih primjera:

- primjer 1. nezadovoljavajuće stanje perona u Kustošiji
- primjer 2. nepostojanje perona u manjim kolodvorima i stajalištima
- primjer 3. izgradnja perona prilikom osvremenjivanja pruga i kolodvora

Primjer 1. Usporede li se peroni u stajalištima Gajnice, Vrapče i Kustošija vrlo brzo se može vidjeti kako putnici pa i željezničko osoblje u Kustošiji ne mogu biti zadovoljni s tehničkim stanjem perona. Naime, u Kustošiji to još uvijek liči na „uređenu“ površinu koja nije natkrivena i zaštićena od vremenskih neprilika. Nije ugodno u zimskim ili kišnim

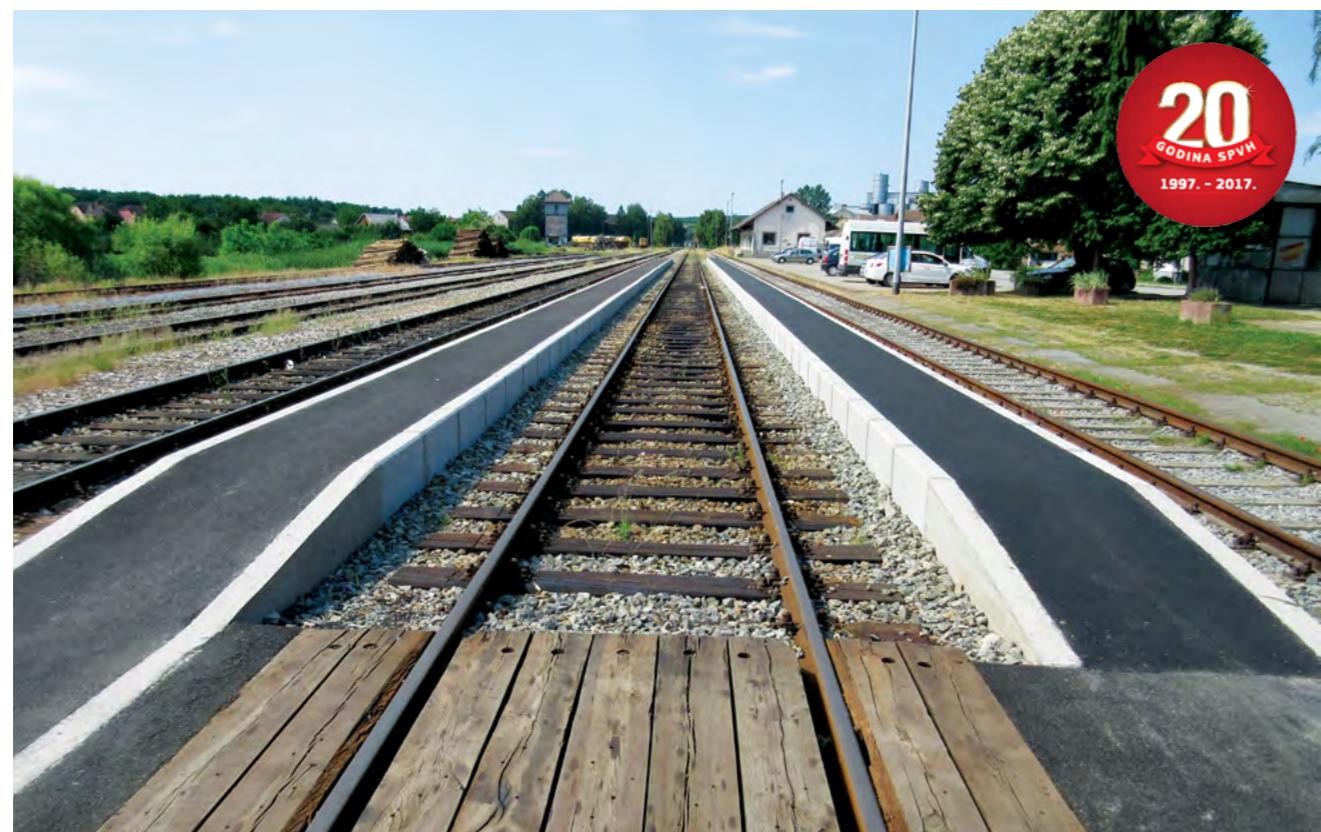
danima čekati vlak na takvom otvorenom prostoru. Putnici u vlakove ulaze promrzli i mokri. Tu su još i prilazni putevi koji prelaze preko kolosijeka što dodatno utječe na sigurnost putnika. Ne čudi stoga što je i dalje najmanji broj putnika na toj relaciji upravo u Kustošiji. Ako će se čekati rješenje ovog problema u sklopu obnove pruge Savski Marof - Zagreb GK, to bi moglo potrajati također još godinama. Ne traženja sustavnog rješenja za ovakav slučaj trajno „tjera“ potencijalne putnike na druga rješenja.

Primjer 2. Bez obzira što postoji obveza izgradnje perona prema navedenom čl. 54., postoji niz malih kolodvora i stajališta koja ne mogu dobiti niti uređene površine. Zanimljivo je to sagledati s aspekta današnjeg

sela ili manjeg naselja. U tim naseljima pretežno žive starije osobe koje nisu u prilici koristiti osobne automobile, a autobusnih linija ili nema ili su preskupe za njihove male mirovine. Kad se na kraju odluče za željeznicu i dođu do kolodvora imaju problem su ulascima i izlascima iz vlakova. Čak je najčešće lokalna uprava spremna osigurati sredstva za njihovu izgradnju, a ako se uzme u obzir da željezница ima obvezu javnog prijevoza postaje čudnije kako zbog nepostojanja perona „tjeraju“ putnike da se snalaze na druge načine. Sve to pomalo dovodi do smanjenja broja putnika u vlakovima. Smanjenje broja putnika, u konačnici, dovodi do ukidanja putničkih vlakova na pojedinim prugama.

Primjer 3. Izgradnja perona u kolodvorima prilikom





modernizacije pruge može otici i u potpuno suprotnom smjeru. To se najbolje vidi u kolodvorima Gospic i Okučani. Ta dva kolodvora dobila su moderne i prostrane perone kojih se ne bi posramio niti Zagreb Glavni kolodvor. Kako to i po kojem pravilu su uložena velika finansijska sredstva u te kolodvore, a sami kolodvori nemaju niti nekakav prometni značaj niti imaju veći broj putnika!?

Sustav informiranja putnika na peronima

Sustav informiranja putnika o vlakovima na peronima u kolodvorima i stajalištima moguće je promatrati između ostalih i kroz sljedeća dva primjera:

- primjer 4. nepostojanje displeja o vlakovima na stajalištima
- primjer 5. nepostojanje

službenog željezničkog sata na peronima.

Primjer 4. Srednjoškolac koji je tek kreće u prvi razred suočen je s obvezom izlaska iz kvarta te otkriva putovanje vlakom u gradskom prometu. Dolazi na peron stajališta i čeka prvi vlak za povratak iz škole. Vidi u daljini kako dolazi nekakav vlak nepoznatog izgleda (nije elektromotorni vlak koji vozi u prigradskom prometu već klasična garnitura). Ipak ulazi u njega jer ide u pravilnom smjeru. Uskoro shvaća kako je sjeo u kriv vlak jer taj vozi samo do Zagreb Glavnog kolodvora, a on treba produžiti još tri stajališta dalje. Na zagrebačkom Glavnom kolodvoru se još ne nalazi najbolje. Srećom ne trči preko kolosijeka za svojim vlakom već

ide kroz pothodnik. Njegov vlak „bježi“ i mora sačekati sljedeći. Kad bi na stajalištima, gdje nema željezničkog osoblja, postojali informacijski displeji za vlakove, svaki putnik, pa i taj mladi srednjoškolac, bi se puno bolje snalazili u javnom prometu.

Primjer 5. Iz nekog razloga putnički vlakovi povremeno znaju doći dvije do tri minute ranije na stajališta. Zbog toga putnici često trče na vlak kako im vlak ne bi otišao. Dogodi se da nakon toga ponekom od tih „trkača“ pozlijе i sruši se u vlaku. Strojvođe obično čekaju redovit polazak vlaka, ali ima i onih kojima se negdje „žuri“ pa znaju minutu do dvije krenuti ranije. I onda oni koji nisu trčali, jer znaju da ima vremena do polaska, na kraju zakasne na vlak. Situacija je još bolja kad na peronima stajališta

ne postoji službeni željeznički sat po kojem bi se ravnali. U HŽ putničkom prijevozu na ovakvu situaciju kažu kako je mjerodavan sat strojvođe u upravljačnici vlaka. Postavlja se pitanje kako putnici mogu znati koliko je sati kod strojvođe!? U konačnici, nije li upravitelj infrastrukture odgovoran za regulaciju vlakova, pa i za očitovanje oko točnog polaska vlakova iz službenih mesta u kojima nema željezničkog osoblja!?

Zaključak

Željeznica ima svoju tradicionalnu društvenu ulogu i ne smije se prema nemoćnim i starijim osobama nezainteresirano ponašati. Za očekivati je da će se

pitanje perona rješavati kad bude bila modernizacija određene pruge, za većinu putnika to znači nikada. HŽ Infrastruktura, kao upravitelj infrastrukture, dužna je riješiti problem perona. I po pitanju dostupnosti vlakovima i po pitanju informiranosti o vlakovima. Morala bi napraviti srednjoročni plan standardizirane izgradnje perona i taj plan ugraditi u nacionalni program željezničke infrastrukture. Tada bi se točno znalo kakvo tehničko rješenje perona i kada očekivati u pojedinom službenom mjestu. Odgovorne osobe u nadležnim institucijama i željezničkim poduzećima moraju biti svjesni kako putnicima peroni nisu samo tehnička rješenja s duljinom, visinom i širinom. Svi smo mi kad-

tad bili na peronima gdje smo dočekivali nekoga sa smiješkom na ustima ili ispraćali sa suzom u oku. Ponekad se grilo, ljubilo, voljelo pa i navijalo. Možemo li samo zamisliti kako je bakama i djedovima koji putuju u Zagreb unucima, a već na prvom koraku zasuze jer ne mogu ući u vlak!? I zato je važno znati, peroni su prepuni emocija. Zašto je to važno... bez naših emocija peroni postaju napuštene i prljave površine zarasle travom kojima ni dobri grafiti ne mogu pomoći...





NOVA PRUGA

PIŠE: Neven Topolnjak
FOTO: Neven Topolnjak

Posljednjih dana svjedoci smo brojnih novinskih članaka o izgradnji nove pruge koja bi povezivala Međimurje i Varaždin sa Zagrebom preko Ivanca i Krapine. Spominje se vrijeme putovanja koje bi na relaciji Čakovec - Zagreb iznosilo 50 minuta, a na relaciji Varaždin - Zagreb 40 minuta. Govori se o brzinama od 160 km/h sa dvokolosiječnom elektrificiranim prugom što nam je svima skupa pomalo teško za povjerovati, sve nam izgleda kao neka utopija. Naveden je neki rok od tri godine za rješavanje projektne dokumentacije i pripreme za izgradnju dok bi u naredne tri godine pruga bila izgrađena. Za financiranje

izgradnje koristili bi se najvećim djelom novci iz EU fondova. Najveći benefit tog novog pravca bio bi svakako skraćivanje vremena putovanja do Zagreba sa sadašnjih tri, četiri sata iz Međimurja na prihvatljivih sat vremena. Iako mi željezničari tu vidimo mnogo upitnika, nepoznanica i poteškoća kod realizacije, biti ćemo zadovoljni ako na relaciji Varaždin - Zagreb budemo putovali sat vremena i to će onda biti pun pogodak. Valja pohvaliti župane triju sjevernih Županija koji su inicirali ovaj strateški projekt koji će biti na dobrotit svima i svi ga moramo podržati bez obzira na stranačku pripadnost ili određene sklonosti nekakvim interesima.

Župani Matija Posavec, Radimir Čačić i Željko Kolar potpisali su sporazum o suradnji za projekt „Sjever Hrvatske“, a brza pruga bila bi jedan od tri ključna projekta. U svom su izlaganju istaknuli da je potrebno izgraditi 20 - ak kilometara nove pruge od čega će oko 7 kilometra biti tunel kroz Ivaničicu. Između ostalog potrebna je rekonstrukcija i modernizacija postojeće trase. Sve u svemu prvi su koraci učinjeni, a kroz nekoliko mjeseci vidjeti ćemo daljnji razvoj ove hvale vrijedne inicijative. Ovom bih prilikom htio spomenuti samo neke koristi i pozitivne učinke koji će svakako biti vidljivi nakon izgradnje pruge:

- stanovnici sjevernog djela Hrvatske moći će raditi u Zagrebu uz svakodnevni povratak kući, a tu je iznimno bitno da cijena mjesечne karte bude prihvatljiva kako bi vlakovi budu puni.
- studenti će na studij u Zagreb odlaziti vlakom i svakodnevno se vraćati kućama. Na HŽ - u je da osigura dostatan broj trasa sa naravno klimatiziranim i udobnim vagonima.
- roditelji tih istih studenata više neće plaćati stan ili studentski dom u Zagrebu, već će te novce moći korisnije upotrijebiti za povećanje kvalitete života.
- mnogi učenici srednjih škola moći će polaziti te iste škole u Zagrebu uz svakodnevni povratak kućama.
- sve će to doprinijeti povećanju broja visokoobrazovanih ljudi te smanjenju broja nezaposlenih.
- promet cestama će se u neku ruku smanjiti što će imati za učinak smanjenje zagađivanja okoliša i smanjenje nesreća na cestama u određenom postotku.
- uz određenu ekonomsku korist, sveopća društvena korist biti će neprocjenjiva i nemjerljiva.
- Zagreb ima milijun stanovnika i mnogi će zagrepčani dolaziti vlakom na jednodnevne ili više dnevne izlete u Varaždin, Zagorje ili Međimurje što će rezultirati turističkim i gospodarskim procvatom našeg sjevera. Važno je privući putnike te im dati određene popuste pri vožnji vlakom na brojne manifestacije kojih tijekom godine u sjevernoj Hrvatskoj ne nedostaje.
- U teretnom prometu mogućnosti su neslućene i ako ovaj pravac prepoznaju željeznički prijevoznici pruga će postati i apsolutno ekonomski isplativa. U Međimurju smo već povezani sa Slovenijom i Mađarskom, a uz određene dodatne potrebne mjere teretni promet kroz Međimurje mogao bi ponovo doživjeti procvat. I na kraju mala napomena. Prošlih se godina uporno govorilo i naglašavalo da je pojedini političar, imenom i prezimenom napravio ovu ili onu cestu, ovu ili onu zgradu. Prava je istina da smo isto sagradili svi mi odnosno isto je sagrađeno novcem nas poreznih obveznika. Pa ipak najbliže istini biti ćemo ako kažemo da su određeni projekt sagradili i naša djeca, naši unuci, a čak će možda i naši prraunci plaćati kamate i glavnici kredita koji je dignut u tu svrhu.





DA JE VIŠE POSLA

PIŠE: Krešimir Belak
FOTO: Krešimir Belak

Rođen sam 15. listopada 1972. godine u Šibeniku. Osnovnu školu završavam u Perkoviću. 1989. godine zapošljavam se u vinariji „Vinoplod“ u Šibeniku. U proljeće 1991. godine upisujem tečaj za prometno-transportnog radnika u Šibeniku. Po završetku tečaja zapošljavam se na željeznicu u kolodvoru Ražine, za skretničara. Obzirom da sam trebao ići na odsluženje vojnog roka u JNA, umjesto toga se početkom ožujka 1992. godine u Splitu prijavljujem u HV kao pripadnik 1. generacije ročnog sastava Hrvatske vojske. Iz Splita se brodom „Bartul Kašić“ prebacujem u Muzil, vojni obučni centar u Puli gdje prolazim temeljnu obuku. Nakon dva mjeseca temeljne obuke iz Pule dobivam premještaj u raketnu bazu Brdovec u postrojbu „Oganj“ na veliki VBR. Ubrzo odlazim s bitnicom na dubrovačko bojište u Orašac, te u srpnju 1992. prelazim u 4. Gardijsku brigadu u MTD (Motorizirana topnička divizija) gdje poslužujem VBR „Male rakove“. Prolazim sva ratišta na dubrovačkom bojištu sve do oslobođanja planine Vlaštice krajem 1992. kada smo onemogućili topničke napade na Dubrovnik od strane JNA i pobunjenih Srba. Potom se demobiliziram i vraćam na željeznicu. Međutim, u ožujku 1993. godine ponovno odlazim u Hrvatsku vojsku u 15. Domobransku pukovniju na položaje u skradinskom zaleđu, pozicija Velika Glava. Krajem 1993. ponovno sam demobiliziran, te po povratku na željeznicu odlazim na privremeni rad u kolodvor Rijeka, gdje radim kao skretničar na bloku II. U svibnju 1994. godine vraćam se u kolodvor Ražine i Šibenik na svoje radno mjesto skretničara. Početkom 1995. ponovno se vraćam u Hrvatsku vojsku u 19. Samostalnu topničku diviziju gdje poslužujem haubice od 155 mm. Odlazim na ratište u Rujane kod Livna i sudjelujem u svim akcijama koje su prethodile, kao i u samoj oslobođilačkoj akciji Oluja u kolovozu 1995. godine. Potom, krajem 1995. se demobiliziram i vraćam ponovno na željeznicu, za skretničara u kolodvor Knin, gdje rješavam i stambeno pitanje. 1996. godine polažem ispit za nadzornog skretničara, što radim i danas, bar po ugovoru, jer ga fizički više nema, nego zbog nedostatka skretničara i nadzorni skretničari rade kao skretničari i to po jedan na svakom bloku. Za razliku od devedesetih godina, kada je svaki blok bio zaposjednut sa dva skretničara i jednim nadzornim skretničarom. Naime, kolodvor Knin je ranžirni kolodvor sa manevarskim odredom. Sa bloka I poslužuje se osam prijemno-otpremnih kolosijeka i sedam ranžirnih kolosijeka sa 30 skretnica od kojih 6 dvopostavnih (tzv. Englezera), kao i 3 iskliznice. Na području bloka I nalazi se i kolodvorska vaga, a poslužuje se također 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 postavljaju se putovi 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. Na bloku II skretničar poslužuje 37 skretnica, od kojih 5 dvopostavnih (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 postrojenjem Vuče 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 pružna vozila i vagoni Pružnih građevina. Ne treba posebno isticati da jedan skretničar u smjeni na blokovima nije u stanju adekvatno i na vrijeme ispunjavati svoje radne zadatke obzirom na broj skretnica i veličinu skretničkog područja. Stoga apeliram da se što prije vrati nadzorne skretničare u turnus. Povremeno sam i radio kao skretničar na zamjeni u kolodvorima Plavno, Pađene i Kosovo. Što se tiče posla, zadovoljan sam, samo da je i više posla i vlakova, kako u kninskom čvoru, tako i na ličkoj i dalmatinskim prugama. U studenom 1996. sklopio sam brak sa suprugom Sandrom. Ispočetka smo bili u obiteljskom stanu, a 2007. prelazimo u obiteljsku kuću, zajedno sa djecom, Josip (1997.), Lucija (1999) i Marija (2006). U slobodno vrijeme se bavim lovom u lovačkoj udruzi „Dinara“ iz Knina i lovačkom drustvu „Vuk“ iz Perkovića, te pomalo uzgajanjem i obukom lovačkih pasa.



Predrag Crljen,
nadzorni skretničar u kolodvoru Knin



MAJSTOR OSTAJE MAJSTOR

PIŠE: Nebojša Gojković
FOTO: Nebojša Gojković

U našoj tvrtki, kao uostalom i u svakodnevnom životu, postoje ljudi koji ne žaleći vlastitog truda ni vremena pokušavaju u svakoj prilici koja im se pruži svojim znanjem i umijećem stvari oko sebe učiniti boljima nego što jesu. Događa se pritom da koji put i pogriješe, da ne uspiju, često puta i na svoju štetu, ali prije ili kasnije iz njih ostane neka nova vrijednost i korist kako za samu tvrtku, odnosno poslodavca, tako i za njihove radne kolege. S druge strane, postoje i oni drugi, koji poput nilskih konja samo plutaju jedva držeći glavu na površini i kojima se sva životna kreativnost svodi na to da kritiziraju, pametkuju i teoretiziraju, uvijek puni „blistavih“ ideja i rješenja koja na žalost (ili na sreću), zbog vlastite lijenosti i nesposobnosti nikad nisu kadri realizirati. Ovi

drugi bili su tema većine mojih prijašnjih tekstova, dok su oni prvi pomalo nezasluženo bili stavljeni u neki drugi plan. Ipak, nije baš da ih nikako nije bilo. U našem glasilu „NA PERONU“ broj 60, objavljenom u siječnju ove godine, u tekstu „Željeznica je garancija prosperiteta“, upoznali smo Vas s našim kolegom, skretničarom u kolodvoru Našice Vladimirom Malčićem. Nismo tada propustili priliku između ostalog, spomenuti i ujedno mu se i zahvalili za njegovo sudjelovanje u postavljanju klima uređaja u kolodvorima Našice i Đurđenovac od prije nekoliko godina. Od objave spomenutog teksta nije trebalo dugo čekati da bi nam Vlado ponovo dao razloge da pišemo o njemu, s tim što je ovaj put otisao i korak dalje. On je naime, prošli mjesec postavio

klima uređaje na bloku 1 u Našicama, te bloku 2 u Čačincima, dok je klima uređaje u prometnom uredu u Cabuni i bloku 1 u Čačincima koji su bili neispravni, a nakon što je ustanovio u čemu je problem i zbog čega ne rade, ponovo stavio u funkciju. Tako su u samo nekoliko dana kolega Vlado svojim znanjem i umijećem, a SINDIKAT PROMETNIKAVLAKOVA HRVATSKE financijski, osigurali da naše kolege u 4 mjesta rada i u ovim ljetnim mjesecima imaju adekvatne uvjete za rad i boravak u svojim radnim prostorima. Posebno je zanimljiv slučaj klima uređaja u Cabuni gdje je nekakav neimenovan „stručnjak“ (kojeg je angažirao jedan predstavnik poslodavca s našeg područja) koji inače ima vlastitu tvrtku za postavljanje klima uređaja, nakon što ga je detaljno pregledao,

utvrdio kako se isti nikako ne može popraviti i da bi bilo najbolje kupiti novi (po mogućnosti što skuplji i po mogućnosti od njegove tvrtke). Sukladno s tako utvrđenim stanjem, izdao je i predračun koji je iznosio 4800,00 kuna, a kvar je bio toliki da je kolega Vlado morao „čak“ zamijeniti izgorjeli osigurač od čitave 1,00 kune vrijednosti. Onaj „korak dalje“ koji sam spomenuo, odnosi se na to da je klima uređaj koji je Vlado postavio na bloku 1 u Našicama u stvari njegova osobna donacija tvrtki, a samim tim i svojim kolegama. Ne znam da li se do sada u HŽ Infrastrukturi dogodilo nešto slično, ali jedna ovakva gesta još više dobiva na težini iz razloga što dolazi od jednog skretničara, znači zanimanja sa samog dna „hranidbenog lanca“ naše tvrtke, koje svaka naša nova sistematizacija brojčano najviše „pojede“, a kad je već spomenuto dno, treba dodati da su mu tu negdje i primanja, odnosno satnica. Ono što u cijelom tom hvale vrijednom postupku najviše irritira, a što ujedno i najbolje definira višegodišnje stanje u našoj tvrtki, jest činjenica da niti će kolega Vlado za ovaj svoj čin od poslodavca dobiti bilo kakvu zahvalu, niti će pojedinac koji je pozvao onog „stručnjaka“ da utvrdi stanje klima uređaja u Cabuni biti pozvan na bilo kakvu odgovornost (da je kojim slučajem realiziran onaj predračun, direktna šteta za tvrtku bila bi 4799,00 kuna, mada, imali smo mi do sada primjera i s puno više znamenki). A da je kojim slučajem obrnuta situacija, da je kolega Vlado pozvao nekakvog „privatnika“ sumnjivih moralnih kvaliteta, a što je evidentno iz načina na koji je obavio „uviđaj“ u Cabuni (jer ako je netko tko se popravcima klima uređaja ne bavi profesionalno odmah detektirao stvarni uzrok kvara, teško je povjerovati da to nije bila u stanju osoba kojoj je to osnovna profesija i koja od tog posla živi) i kojem je prvi





Što bi rekla pokojna teta Jelka, nekada vrhunska pedagoginja koja je više nego uspješno seksualno obrazovala nekoliko generacija Đurđenovčana: „Nije dovoljno samo imati alat, treba ga znati i upotrijebiti.“ Ono što i nakon ovih rješavanja problema s klima uredajima možemo ustvrditi i potvrditi, jest činjenica da ćemo kao sindikat i dalje ustrajati na poboljšavanju radnih uvjeta naših kolega, bez obzira na sve otpore pojedinih predstavnika poslodavca i njihovih sindikalnih slуга (poput onog jednog iz naše regije za kojeg nikad nisam načisto kojoj od ove dvije skupine pripada, a koji nas redovno zabavlja na svim skupovima radnika, pa se tako na jednom od njih čak identificirao s likovima iz „Muppet showa“). Kao i dosad, svuda gdje je to moguće probleme ćemo rješavati sami, dok ćemo na drugim mjestima to činiti pokušavajući na sve načine „uvjeriti“ odgovorne da je i u njihovom interesu da izvršni radnici dobiju adekvatne radne uvjete. Iz iskustva znamo da će negdje biti dovoljno samo upozoriti na neki problem, dok će negdje opet trebati upotrijebiti i one krajnje mjere, odnosno pozvati Državni inspektorat za zaštitu na radu, ali bitno je da će se problemi rješavati ovako ili onako, a čemu ćete uostalom, moći svakodnevno i sami svjedočiti. Naravno da će nas i dalje pratiti kritike i pametovanja (moraju i „nilski konji“ zaraditi za burek), ali to nas ni dosad nije sprečavalo u našim aktivnostima, pa neće ni ubuduće. Na samom kraju, iskoristit ću još jednom ovu priliku te svima Vama, kolegicama i kolegama, zaželjeti da što ljepše i ugodnije provedete ovo ljetо. Naravno, preporuka je uvijek ista: Ne dajte da Vas lažu i obmanjuju, čitajte list „NA PERONU“! Za čitanje istog (još uvijek) nisu predvidene stegovne mjere, mada mi s naše strane možemo obećati da ćemo kao i dosad, učiniti sve kako bi poslodavac prije ili kasnije ozbiljno počeo razmatrati i ovu opciju...“

osnovni poslovni cilj brza i laka zarada (a većina njih na državne tvrtke gleda kao na „krave muzare“), vjerujem da bi u najboljem slučaju prošao s opomenom pred otkazom praćenjem od 365 dana, dok bi onaj predstavnik poslodavca za jedan donirani klima uredaj vjerljivo odmah bio unaprijeđen na neko bolje plaćeno radno mjesto. Iako su ovakve stvari u našoj tvrtki već postale uobičajan obrazac funkciranja, najgore što se može dogoditi jest da s vremenom i mi sami postanemo ravnodušni na njih. Kao jedan od vidova prevencije od takvog poražavajućeg razvoja situacije jesu i svi oni kritički tekstovi koje objavljujemo u našem glasilu. Kako je ovo ipak i prije svega jedna pozitivna i afirmativna priča koja svjedoči da sve i nije baš tako loše i da se stvari možda pomalo

mijenjaju nabolje (vrijeme će pokazati čini li jedna lasta proljeće), moram istaknuti i naglasiti činjenicu da se sve vezano uz već spomenuto postavljanje i popravak klima uredaja uradilo u suradnji s najodgovornijim ljudima Područnog odsjeka prometa Istok. Koristim zato priliku ovim putem zahvaliti se voditelju područnog odsjeka gosp. Krunicu Papiću bez čijeg se odobrenja ništa od ovog ne bi ni započelo rješavati. Kako uopće ne sumnjam da će održati riječ danu na skupu radnika u Osijeku, te da će u najskorijem vremenu biti riješen i problem s mjestima rada koja nemaju priključke na vodu, odnosno da će na ista biti postavljeni aparati s vodom, a čije smo rješenje mi kao sindikat potencirali, unaprijed mu se i na tome zahvaljujem. Isto tako,

zahvala ide i voditelju područja regulacije prometa (Vinkovci) gosp. Damiru Mihiću na iskazanoj susretljivosti i volji za rješavanje ne samo ovih problema (šteta što i mi u ovom osječkom dijelu nemamo voditelja područja), kao i šefu kol. Bizovac gosp. Tomislavu Klasiću s čijeg je područja klima uredaj koji je postavljen u Čačince.

Da je kojim slučajem i ranije bilo sluga za ove i slične probleme vezane uz radne uvjete, vjerljivo bi i rezultati na njihovom rješavanju bili daleko bolji, jer evidentno je da od raznih „fantoma“ i „nilskih konja“ koje obično imamo priliku vidjeti tek jednom godišnje na skupovima radnika gdje od lijnosti jedva drže oči otvorenima, koristi nemaju ni poslodavac, a još manje radnici. Naravno, najveću zahvalu upućujem kolegi Vladu; vrijeme prolazi, ali majstor ostaje majstor.





Milan Pavičić,
manevrist, Zagreb RK

MALO GODINA ŽIVOTA I JAKO PUNO STAŽA

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: SPVH



Premda porijeklom iz lovinačkog kraja, Milan Pavičić nema nikakve veze s Likom. U pakrački kraj njegovi pradjetjedovi davno su doselili. Ne sjeća se i da je bio тамо. Živi u Brezinama, malom mjestu dvadeset kilometara udaljenom od Banove Jaruge i petnaest kilometara od Pakraca. Do zagreba u kojem radi posljednjih šesnaest godina ima nešto više kilometara. Sa svojih 46 godina života prikupio je 37 i pol godina radnog staža. Raditi je počeo u lipičkoj ergeli s nepunih sedamnaest godina. Tri i pol godine, kao dragovoljac proveo je u 76. bataljonu na pakračkom ratištu, da bi 1996. godine došao na željeznicu.

Prvo radno mjesto bilo mu je u kolodvoru Banova Jaruga. Počeo je kao kočničar na radnom vlaku koji je „krstario“ od Banove Jaruge preko Pčelića do Virovitice.

Bilo je to dobrih pet godine, pošto su radnici imali „kilometre“ kao dodatak na plaću:

- „Vozili smo svašta: staklo, jabuke, grah, „germu“, drvo....U banovoj Jarugi tada je radila i manevra. Znao sam sve skretnice na pruzi. Ljudi i bilo je dobro.“

najave o ukidanju radnog vlaka konačno su se obistinile 2001. godien i osam članova posade završilo je u Zagrebu, na ranžirnom kolodvoru. U to vrijeme bili su radnici HŽ Carga, a nekoliko godina kasnije „prebačeni“ su u HŽ Infrastrukturu.

Radno mjesto Milana Pavičića

danasa je prijemna skupina M1. U smjeni je sam na kraju ranžirnog kolodvora iza novog „Bauhausa“.

Otkako su naši ljudi počeli raditi i za strane prijevoznike koji malo po malo zauzimaju sve značajniji dio tržišta, više je posla. Na postavnici 2, odvija se najveći dio posla, a ovdje se šalju vlakovi kako bi se rasteretili kolosijeci.

Uz posao na željeznicu, Milan Pavičić obrađuje dvadeset jutara zemlje.

- Imam sveg po malo, ali ne

ostvaruje se neka velika korist od poljoprivrede. Danas se mlijeko nema kome prodati, a cijena mu je samo dvije kune po litri. Pravim i sireve... Za sebe imamo dovoljno, a ostane nešto i viškova...

Uz Milana, ekipu koja brine o gazdinstvu čine još supruga Marina i djeca Kristina i Kristijan.

- „Svi radimo i stvarno smo dobro posložena ekipa. Supruga je nedavno dobila posao u Lipiku. S jedne strane imat ćemo jednu plaću više, ali falit će nam doma.“

Težak rad ipak je narušio zdravlje našeg sugovornika i on je obolio od šećerne bolesti. Srećom, uspio se oporaviti:

- „Ubije te sve po malo. Jedno vrijeme jedva da sam vido. Srećom sada nije loše. Opet, uz liječničke kontrole treba izdržati do mirovine. U izvršnoj službi to i nije baš jednostavno.“



BATINA JE U RAJU IZRASLA, ALI IMA I DVA KRAJA

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: SPVH

Kada se malo razmisli o funkciranju cijelokupnog željezničkog sustava, malo tko može biti zadovoljan. Javnost, barem prema onome što se može pročitati i vidjeti u medijima, sve se manje i manje žali na kvalitetu usluge, a u većoj mjeri se krenulo s ismijavanjem željeznice i željezničara. Posljednja, na željezničari još uvek vladajuća garnitura SDP-a ubila je u mnogima posljednje zrnce entuzijazma.

Nakon smjene Peričićeve Uprave HŽI početkom jeseni 2014. godine

na čelna mjesta u HŽ Infrastrukturi došli su mladi i kvalitetno obrazovani ljudi. Nedostajalo im je radnog, a i životnog iskustva. S druge strane oboruzani s bijednim saznanjima o funkciranju sustava došli su puni energije i s idejom da će obračunom s budalama i lopovima za državu odraditi značajan posao „vraćanja sustava na pravi kolosijek.“ I na kraju svega, što je ostalo – jedno veliko ništa.

Ulogu krovne željezničke organizacije, umjesto HŽ Holdinga

preuzele je Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture gdje je stolovao Siniša Hajdaš Dončić. Njemu i njegovim još uvek vladajućim strukturama u MPPI sve se činilo jednostavnim, a suštinski ništa im nije polazilo za rukom. Upravljanje željeznicom na daljinski upravljač jednostavno ne može funkcionirati. Kako ne bi išli previše u širinu ovdje ćemo se zaustaviti samo na jednom segmentu upravljanja koji je ovu mladu garnituru SDP-a učinio izrazito nepopularnom među

običnim željezničarskim svijetom, a za samog gospodina ministra u njegovom se rodnom kraju može čuti kako je Kalmeta bio pet puta bolji.

U par riječi, bili su bahati i preko svake mjere okrutni. Kada spominjem riječ okrutni treba reći da je u to vrijeme važeći kolektivni ugovor HŽ Infrastrukture sa zabranom davanja poslovno uvjetovanih otkaza toj družini potpomognutoj s malo „domaćih izdajnika“ ograničavao mogućnosti. Zbog, toga su se domislili i počeli se razbacivati izvanrednim otkazima i upozorenjima iz radnog odnosa. Pri tome su vrlo često uzimali mjeru starijim radnicima (ekipi iz hospicija).

Najveća budalaština i najzvučniji slučaj je izvanredni otkaz Kompletnoj službi za

komercijalizaciju nekretnina, na čelu sa šefom službe i direktorom HŽ Nekretnina. Nakon nešto više od godinu dana sudskom nagodbom, novi je član Uprave HŽ Infrastrukture pet referenata vratio naposao. Ove godine pravomoćnim sudskim presudama HŽ Infrastruktura je po svim točkama izgubila spor protiv šefice Službe, Sanje Musollaj i bivšeg direktora HŽ Nekretnina, Darka Barišića. U međuvremenu, kao posljedica silnog nerviranja je preminuo jedan iz ekipe optuženih, Bernard Margetić. Referenti su vraćeni na posao, ali ne u svoju službu. Bivši direktor, Darko Barišić nešto radi u Mehanizaciji, a Sanja Musollaj je smještena u prizemlju Direkcije. Za materijalnu štetu, naravno ima tu i drugih bolnijih šteta, nitko nije odgovarao. Odgovornih je više, a svi oni i danas, da ne povjeruješ,

uživaju u blagodatima svojih pozicija.

Strah je i dalje u kostima

Premda je teško znati za sve slučajevе maltretiranja radnika, ipak se njih nekoliko i danas pamti. I ne bi se trebali zaboraviti. I dok je „Željezničar“ još uvek pod blokadom koju je osmisnila i u djelo provela Antonija Jergović, danas voditeljica Odjela korporativnih komunikacija, ostaje nam slobodan časopis „Na peronu“. Kada sam već počeo zaboravljati sve te budalaštine, najprije sam razgovarao s šefom kolodvora Sisak koji mi je rekao otprilike:

- „Rečeno mi je kako će dobiti upozorenje iz radnog odnosa, onako bez posljedica. I nemam ja ništa protiv upozorenja ako sam nešto skrivio, ali zašto da me netko kažnjava ako nisam ništa pogrešno





učinio."

Niti to me ne bi potaklo da dalje čačkam po tome da negdje usput nisam čuo kako je nakon što im je uručen izvanredni otkaz, po šefu kolodvora Okučani Miroslava Dudraka i prometnika Darka Marijanovića dolazila limuzina sa šoferom i vozila ih u Zagreb. Kako Zvonka (vozača) često srećem u Mihanovićevoj pitao sam ga da li je to istina:

- „Ne sjećam se najbolje...Ali vozio sam ih...“

Ok, idemo dalje. I nakon malo istraživanja došao sam do zanimljivih, tragikomičnih saznanja. O jebenim, sušenim kobasicama u podrumu kolodvora Okučani, Česi bi napravili spektakularnu komediju (znam da sudionicima tih događanja to uopće nije smiješno).

Radovi na modernizaciji pruge Novska - Okučani započeli su 24. rujna 2012. godine i do danas nije izdana uporabna dozvola. Ne treba biti posebno pametan da se zaključi kako su se radovi na 16 kilometara pruge otegli preko svake mjere i u cijeloj toj gunguli 27. kolovoza 2015. godine do šefa kolodvora je stigla obavijest da je „neovlašteno zauzet dio poslovnog prostora (sušile su se kobasicice op.a.) pa bi zbog toga moglo nastupiti posljedice...“ Uglavnom, prometniku Darku Marijanoviću je zbog teške povrede radne obveze uručen izvanredni otkaz, a šefu kolodvora Miroslavu Dudraku upozorenje iz radnog odnosa koji je vrlo brzo preinačeno u izvanredni otkaz pošto se nije očitovao. Napor i SPVH tokom postupka mirenja ništa nisu pomogli:

- „Nadređene sam obavijestio da smo uklonili kobase, i to je valjda očitovanje.“

I onda dolazi do preokreta (???). Službeni automobil dolazi u Vinkovce po junake naše priče. Oko crnog automobila sjatili se veći i manji šefovi. Samo gledaju i ništa im nije jasno:

- Koji ste vi faktor... No vidjet ćete u Zagrebu, ona je divlja (Renata Suša op.a.) i baca papire po ljudima. U Zagrebu nas je predsjednica primila. Mirno nas je saslušala, možda ju je malo iznervirala voditeljica projekta Snježana Vujić koja je malo odugovlačila s odgovorom na jasno pitanje. Nakon toga, službeni nas je automobil prebacio doma. I što će sada biti?“

Ništa. Šef kolodvora se vratio na posao bez posljedica s time da je

morao potpisati izjavu kako neće tužiti HŽ Infrastrukturu, a Darko Marijanović je dobio upozorenje iz radnog odnosa.

- „Da li mora biti kažnjen?“

- „Mora!“

Zanimljivo, 60 centimetara vode u podrumu kolodvora Okučani dulje od godine dana nisu nikoga smetali. Tokom 1978. godine ručno je rađen remont pruge Novska - Okučani i nikakvih naknadnih radova nije trebalo. Na ovom novom remontu, samo tokom 2014. godine odraćena su četiri izvanredna pobijanja na cijeloj duljini trase.

Naš sugovornik nikada nije imao problema s posлом i disciplinom

i niti danas ne može zaboraviti što ga je snašlo:

- Vele mi, ma pusti.. Jebe ti se, bilo pa prošlo... Jednostavno nisam takav čovjek. Do tada nikada nisam bio kažnjavam. Svi koji me

znaju potvrđit će kako mi je posao i disciplina na prvom mjestu. Ovo je bilo nepošteno. To me i danas smeta.“

U tom valu upozorenja iz radnog odnosa dobili su i šefovi kolodvora Zagreb, Osijek i Slavonski Brod (ukoliko sam koga izostavio ispričavam se). U Zagrebu, u Mihanovićevoj 12, kod mene na tavanu, najprije otkaz (koji je naknadno preinačen) dobila je Tamara Barišić diplomirana

pravnica s pravosudnim ispitom, a njena kolegica diplomirana ekonomistica prebačena je na radno mjesto u Branimirovoj ulici na portu. Osjetivši kako za nju u takvom sustavu nema perspektive, Tamara Barišić je otisla, a što se dalje događalo s njenom suokrivljenicom nije mi poznato. No tu bih priču kada se stvore preuvjeti volio objaviti u „Željezničaru“.

I na kraju, tlačenja ljudi nisu bila slučajna. Osobno mislim kako sustav maltretiranja nisu smislili manageri na željeznici. To je rukopis Partije, a ovi su samo izvršavali.



KOLODVR SIVERIĆ

PIŠE: Ante Kunčić
FOTO: Ante Kunčić

Naslov će vrlo vjerojatno naše željezničare zbuniti ili pak kod nekih pobuditi nadu da će bivši kolodvor to opet postati. Na moju i vašu žalost ništa od toga. Prolazeći pokraj mjesta koji je nekada imao status kolodvora zatekao sam pravu sliku današnje željeznice: nebriga za javnim dobrom koje nam je predano na brigu i upravljanje. Zatekli smo prostor kompletno devastiran i zarastao u korov. Napominjem da ovaj bivši kolodvor sada služi kao stajalište za vlakove za prijevoz putnika. Do njega je nemoguće pristupiti jer svi putevi kojima su korisnici prolazili zarasli su pa nije teško zaključiti da ovdje davno nitko nije ušao u vlak.

Ali nije tako uvijek bilo. Bivši kolodvor Siverić ima svoju lijepu prošlost jer je on prvi izgrađen na pruzi Siverić-Perković-Šibenik, kojega je dala izraditi uprava ugljenokopa te je ta pruga puštena u promet davne 1877. godine. Na samom otvaranju pruge iz ugljenokopa se vozilo 70.000 tona ugljena za šibensku luku. Ugljenokop je zatvoren 1971. godine. Kolodvor Siverić je imao status kolodvora sve do 1995. godine kada je odlukom uprave „privremeno zatvoren zajedno sa kolodvorima Koprno, Brdače i Sadine. Kasnije su demontirani kolosijeci i kolosiječna postrojenja i ono privremeno je postalo trajno. U blizini kolodvora nalazi se i tvornica za preradu kamenih agregata i kalcitnih punila koja sigurno ima potrebe za prijevozom tereta a do tvornice je vodio industrijski kolosijek koji je jednim dijelom demontiran da ne bi došli u napast da se nešto i vozi.



INFORMATIZACIJA ZAŠTITE NA RADU

PIŠE: Jakov Rašić
FOTO: SPVH

Poslodavac ulaže u određeni posao s krajnjim ciljem postizanja pozitivnih rezultata. Kako bi to ostvario potreban mu je kvalitetan pojedinac kojeg će za njegovo znanje i sposobnosti adekvatno nagraditi. Jasno je da samo zdrav, osposobljen i zaštićen radnik može kvalitetno obavljati svoj posao te da samo tada može dati maksimum svojih znanja i sposobnosti. Poslodavac je taj koji mora razumjeti da mu je u finansijskom interesu provoditi sve mјere zaštite na radu koje mu je država zakonskim aktima nametnula ne samo zbog sankcija koje mu prijete zbog neprovođenja istih već i zbog toga što ozlijeden ili bolestan radnik ne radi i ne privređuje već sanira svoje zdravlje što poslodavac mora financirati vlastitim sredstvima,

a ujedno u isto vrijeme mora zaposliti i osposobiti novog radnika koji će zamijeniti starog, što u konačnici iziskuje znatna materijalna sredstva. Problem je što mnogi poslodavci to ne žele prihvatići jer gledaju na kratkoročni profit, ali njihova budućnost uvelike ovisi upravo o njihovoj fleksibilnosti prema provedbi mјera i poslova zaštite na radu jer samo tako mogu opstati i u konkurentnoj Europi. Zaštita na radu odnosno sigurnost kao znanstveno područje mora ići u korak s vremenom, jer je to jedini način njenog razvitka i opstanka u današnjem informatiziranom svijetu. U vremenu kojem živimo na radnika se postavljaju nova opterećenja, jer tehnologija ide neumoljivom brzinom naprijed, pa to podrazumijeva dobro i adekvatno osposobljavanje radnika u smislu korištenja i rada s tom tehnologijom. Računala su postala sastavni dio našeg života u svim njegovim aspektima, tako da se njihovo korištenje, pa makar i osnovno poznавanje njihove strukture, podrazumijeva kao osnova za svaki ozbiljni rad. Na tragu toga bitno je prepoznati problem koji se pojavljuje kroz poslove zaštite na radu, a tiče se naravno njihove informatizacije, kao i prilagodbe ljudi unutar struke na činjenicu da su računala jedan od važnijih alata u njihovom svakodnevnom radu. Računala i namjenski programi (aplikacije) se koriste za povećanje produktivnost, smanje troškove i uštede vrijeme obavljanja poslova.



Branko Mazur,
skretničar u kolodvoru Đurđenovac

BITI MLAD I LIJEP

PIŠE: Nebojša Gojković
FOTO: Nebojša Gojković



O našem članu Branku Mazuru, skretničaru u kolodvoru Đurđenovac, već ste imali priliku čitati u našem glasilu (tekst „Doktor na intervenciji“, NA PERONU br. 46, listopad 2015.g.), u nekoliko navrata mogli ste ga vidjeti i na našoj facebook stranici, a dosta Vas ga je i osobno susretalo, kako na našim sportskim susretima, tako i na prosvjedima koje je naš sindikat organizirao (jer mi svoje prosvjede održavamo, za razliku od nekih takozvanih sindikata koji su proteklih dana vjerojatno uspjeli oboriti svjetski rekord po broju najavljenih, pa onda otkazanih prosvjeda). Da bismo ga svi skupa još bolje upoznali, kao i da bismo čuli neka njegova razmišljanja o aktualnim željezničkim temama, ovaj put napravili smo malo opširniji razgovor s njim. Isti je obavljen na bloku 1 u kolodvoru Našice, gdje je Branko ovaj mjesec na zamjeni.

Branko, prije svega hvala ti

što si pristao na ovaj razgovor. Reci nam za početak nekoliko osnovnih stvari o sebi.
Rođen sam 26. 02. 1961.g. u Orahovici, kao vrlo mlado dijete. Oženjen sam, otac troje djece; dvije kćeri i sin. Kćeri su udane, tako da sam od prije 4 godine ujedno i djed. **Najstariji si djelatnik kolodvora Đurđenovac.** Koliko se to radnog staža skupilo do danas?

Skupilo se punih 38 godina. Nevjerojatno, ali istinito. Tješi me jedino što sam još uvijek lijep i mlad kao prvog dana kada sam se zaposlio. **Da li si imao kakvog radnog iskustva prije dolaska na željeznicu?**
Da, prije odlaska u armiju radio sam 2 godine u tvrtki „Boje i lakovi“, što znači da sam bio „moler“ ili kako se to danas moderno kaže soboslikar ili ličilac.

Što te to onda „prevarilo“, pa si završio na željeznicu?

Pa nije me ništa prevarilo, nekad je bio ponos raditi na željeznicu i željezničari su bili cijenjeni u društvu, za razliku od danas.

Na kojim si sve radnim mjestima radio i u kojim kolodvorima?

Poslije završenog kursa prvo radno mjesto bilo mi je skretničar u kolodvoru Zdenci-Orahovica. Nakon toga dobio sam premještaj u Osijek gdje sam radio kao skretničar, centralni skretničar i na kraju sam završio na manevri. Tad je to bilo privlačno zbog beneficiranog radnog staža i većih primanja. Poslije nekoliko godina prebacio sam se na radno mjesto čuvara ŽCP-a u stajalištu Velimirovac. Nakon automatizacije ŽCP-a završio sam na radnom mjestu skretničara u Đurđenovcu gdje i sada radim.



Koje radno mjesto pamtiš kao najzahtjevниje, a na koje bi se da možeš opet vratio?

Kod mene je to radno mjesto objedinjeno, odnosno centralni skretničar u Osijeku je najzahtjevниje mjesto na kojem sam radio, a opet bih se da mogu vratio na isto. Odnos i poštovanje koje je tada vladalo među kolegama teško da će se više ponoviti.

Obim posla nekad i sad; može li se uopće uspoređivati?

Nikako, ni u kom slučaju. Nekad je bilo puno više posla nego sada i radnici su se puno više cijenili. Danas je posla puno manje, a radnici su postali nužno zlo i tako se prema nama i odnose.

Koji su osnovni uzroci sadašnjeg stanja željeznice?

Željezница je preslika stanja u državi; kakva nam je država, takva nam je i željezница. Vode nas nestručni ljudi koji ili ne znaju ili se prave da ne znaju, da ne zalam sad u neke dublje analize.

Koliko je realno očekivati

neko poboljšanje?

Nerealno je. Na ovakvu situaciju ne može se očekivati nikakvo poboljšanje, mada bih volio kada bi do toga došlo.

Reci nam nešto o svom sadašnjem radnom mjestu.

Recimo da je mjesto kao i svako drugo. Ono što bih izdvojio kao negativnost jesu međuljudski odnosi koji teško da mogu biti lošiji. Da li je to zavist, zloba ili nešto treće, teško je reći.

S kakvim se najčešće problemima susrećeš u obavljanju skretničarske službe?

Nemam nekih izrazitih problema koje bih izdvojio, a da se tiču samog obavljanja službe.

U Đurđenovcu je još prije samo nekoliko godina radio 10 skretničara. Mudrošću i providnošću „najboljih“ među nama, danas Vas je samo 4, dok je u nekim drugim kolodvorima ta brojka i manja. U svjetlu svega

navedenog, kao i njava koje stalno slušamo, da li to radnom mjestu skretničara prijeti izumiranje?

Najvjerojatnije da. Ne znam po čijem nalogu se to radi, ali to je činjenica. Sve više prometnici rade kao skretničari, što dovodi do toga da su skretničari sve manje potrebni u procesu rada.

Prije 2 godine sam si okrečio skretničarsku blok kućicu. Kakvi su danas radni uvjeti i ispunjava li poslodavac svoje obaveze vezano uz ovu problematiku?

Da ih ispunjava, baš i ne. Uvažavajući ekonomsku situaciju, mišljenja sam da bi se ipak puno toga moglo napraviti samo da je malo dobre volje. Znači, čeka te i krećenje prometnog ureda?

Ne znam, nitko mi ništa ne govori, ali ako dođe do toga, ja sam spremam. Dogovorit ćemo se, neću puno „naplatiti“...

Kako ocjenjuješ kvalitetu

zaštitne odjeće i obuće, kao i redovitost isporuke?

Baš nikako. Krenuvši od cipela koje su izrazito loše kvalitete, pa do zimskih kombinezona koji kao da su od najlona; nit su za ljeto, nit su za zimu. Što se ljetnih hlača i majica tiče, ocijenio bi ih tek kao solidne.

Krajem prošle godine u HŽ Infrastrukturi potpisana je novi Kolektivni ugovor. Od strane potpisnika isti je prezentiran kao „Sveti gral“ sindikalnog pokreta, odnosno kao nešto što će generacijama budućih sindikalnih aktivista biti predmet proučavanja i obožavanja, te savršenstvo kačjem će ostvarenju svi skupa bezuvjetno težiti. Kakvo je tvoje mišljenje o ovom nesvakidašnjem „uspjehu“?

Uglavnom radeći u bašći, držim i

Nikakvo. Napravili su to što su napravili i to se iduće 3 godine ne može popraviti. Poukidali su nam sva moguća prava, a prikazuju to kao uspjeh. Za njih možda i je...

Obzirom na godine života i radni staž, razmišljaš li pomalo i o mirovini? Razmišljam, kako ne. Kakva su vremena i kakvi su nam uvjeti rada, sve više razmišljam o tome. Nekad sam s veseljem išao na posao, a danas samo očekujem kad će kakva kontrola i brinem da li su mi pertle svezane i sva dugmad na broju. Alkotestiran sam više u ove 3 godine

kako sam skretničar u Đurđenovcu nego za ostalih 35 godina staža. Kako da onda budem sretan kad dolazim na posao?

Kako provodiš slobodno vrijeme?

Vidimo se, dakako. Iskoristit ću ovih par godina dok još radim i mislim da ću svake godine ići na sportske susrete.

Za sam kraj, ima li nešto bi želio reći ili poručiti našim citateljima?

Neka se bore i neka ne klonu duhom. Ljudski je nadati se da će biti bolje. Pozdrav svima!





OPET VESELJE NA NAŠ RAČUN

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Od Osijeka do Šibenika za 11 sati

U posljednje vrijeme željeznička linija između Osijeka i Šibenika je u nekoliko navrata bila tema napisa hrvatskih medija. Sve počinje tako da netko prvi napiše „Od Osijeka do Šibenika za više od 23 sata“. I nakon toga to prenesu brojne novine, portali, kolumnisti su dobili temu, a NOVA TV pošalje novinara i snimatelja na avanturu života, na putovanje vlakom od Osijeka do Šibenika. Nakon toga mediji vrlo temeljito javljaju kako je noćni vlak iz Splita do Zagreba kasnio šest sati. („Split - Zagreb: 13 sati u vlaku“).

Bivši ministar Siniša Hajdaš Dončić, na već korištene termine o željezničarima (neradnici, ljenčine, uhljebi, pijandure...) dodaje i nešto novo - hospicij. Dakle, tema ovog teksta bit će

putovanja vlakom i nadasve zanimljiv naziv - hospicij. O prijevozu putnika tako opširno i vedro pisalo se kada je prije nekoliko godina HŽ Putnički prijevoz birao najbolji slogan za putovanje vlakom. Cijela se Hrvatska tako veselila tjedan dva. I bilo bi dobro da s obzirom na prevladavajuće tmurne teme, da dugonoga „managerica“ pogonog jezika, ponovo osmisli nešto slično.

Zacementirani za fotelje
Opravdavati ovakva vozna vremena vlakova bilo bi suludo. No treba reći da su posljednjih petnaestak godina ipak postojali pokušaji da se situacija popravi. Prvi put, nešto bolje vrijeme za željeznicu bilo je između 2000. - 2004. („Drempetičeva uprava“) te posljednji put - prve dvije godine

putovanja vlakom i nadasve zanimljiv naziv - hospicij. O prijevozu putnika tako opširno i vedro pisalo se kada je prije nekoliko godina HŽ Putnički prijevoz birao najbolji slogan za putovanje vlakom. Cijela se Hrvatska tako veselila tjedan dva. I bilo bi dobro da s obzirom na prevladavajuće tmurne teme, da dugonoga „managerica“ pogonog jezika, ponovo osmisli nešto slično.

pretposljednje SDP-ove Uprave (Rene Valčić i Darko Peričić). Kupnjom osam često puta osporavanih nagibnih vlakova i remontom „ličke pruge“ vrijeme putovanja između Zagreba i Splita svelo se na vrlo prihvatljivih 5 sati i 24 minute. Preko Vrpolja i Đakova do Osijeka se iz Zagreba moglo za tri sata stići. U to vrijeme obnovljen je velik broj putničkih i teretnih vagona i stekao se dojam kako se željeznička konačno budi. No treba isto tako reći da je remont ličke pruge započet 2002. godine jako puno koštao (nikada nije objavljeno koliko) i da posao do dana današnjeg nije dovršen. Ono što najviše iritira u priči o remontu te pruge je nikada puštena u rad preko pola milijarde kuna vrijedna oprema za daljinsko upravljanje prometom.

Uz najavu nabavke 44 nova motorna vlaka, 2010. godine u svoje fotelje, sjela je nova Uprava HŽ Putničkog prijevoza. I vrlo brzo počinju se događati situacije koje do tada javnost nije imala prilike vidjeti. Ukinju linije, „spajaju vlakovi“, kao nikada u povijesti željeznice otkazuju se vlakovi, tarife postaju potpuno nerazumljive, vozni red se kreira tako da nikome ne odgovara (to nije slučajno), a broj prevezeni putnika iz godine u godinu dramatično je sve manji i manji. Samo u posljednje tri godine HŽ Putnički prijevoz je „izgubio“ gotovo 20 posto putnika. Tako je 2013. godine prevezeno je 24.267.000 putnika, a prošle 2016. godine 20.742.000 putnika s nastavkom trena pada i u prva tri mjeseca ove godine. Zanimljivo, pozicija Uprave koju su činili Dražen Ratković, Robert Frdelja i Siniša Balent bila je stabilna predugačkih pet godina.

Vezano uz novinske napise zanimljivo je primjetiti kako spomenuta vozna vremena nisu od jučer. Bilo je tako i proteklih nekoliko godina. I kud baš sada toliki napis i tako masovno zanimanje medija? Kome je interes baš sada pogurati medijsku priču? Njušim diverziju...

Zbog mlade managerice mijenjan Pravilnik

Uz najave otpuštanja čak 5000 željezničara i velika ulaganja u sustav 2010. godine započela je nova SDP-ova era na željezničari. Jedinstveni sustav „razbijen“ je na samostalne cjeline, započelo se s remontima pruga, a najveće nade polagane su u projekte financirane novcem EU fondova.

Nakon nešto više od dvije godine, odlaskom Slavka Linića, „pada“ i Uprava HŽ Infrastrukture. Odustaje se od najavljenih preambiciozno zamišljenog remonta pruga Greda





- Novska i praktički prigradske pruge Savski Marof - Zagreb. Razmišljanja kako će se za te poslove dobiti sredstva iz Fondova EU, pokazala su se pogrešnima i općenito govoreći stali su svi poslovi vezani uz obnovu pruga. Umjesto „hospicija”, dolaze mladi SDP-ovi manageri. U nekim se situacijama mijenja Pravilnik o radu, pa se tako za rukovodeću poziciju u HŽ Kontrolingu umjesto do tada propisanih deset godina radnog staža, dovoljnim smatra i pet godina radnog iskustva. Onaj s deset godina staža već je pred penzijom. Uz pokoju iznimku (starčad koja bi preživjeli i napad atomskom bombom) „senilci”, (oni iznad 45 godina starosti) su posmjerenjivani. I krenulo je na bolje. Prodana je zgrada na Tomislavovom trgu, udvostručene su najamnine za željezničke

stanove, postavljeni su oglasi u Branimirovoj ulici, uvedeni su red i disciplina, zatvoren je restoran u Mihanovićevu, ostvarena je dobit od 65 milijuna kuna, kupljeno je atraktivno zemljište za 160 milijuna kuna, napravljeno je 26 posto više remonta nego kaj ja znam kada i da ne nabrajamo dalje. Sve uspjeh do uspjeha. Ipak, i toj priči djelomično došao je kraj pa se na stranicama našeg portala Ravnateljica Antonija Jergović toplo („u kolopletu emocija”) u ime Uprave zahvaljuje željezničarima riječima „bilo je lijepo pomicati planine s Vama i do nekog novog susreta...” Nova HDZ-ova vlast u HŽ Infrastrukturu dovela je člana Uprave, nešto ljudi iz HAC-a, IGH, Dalekovoda, pokoji domaći primjerak uspješno obrazovan u Zaprešiću... Zbog očigledno dobrih rezultata i pretjeranog

tlačenja radnika, nitko od Sušinih kadrova nije smijenjen, i to je otprilike to. I da se ne zavaravamo, za onih „Preko 23 sata od Osijeka do Šibenika” ima poprilično zasluga HŽ Infrastrukture. Prodaja ili stečaj bio je bio plan SDP-ove vlasti za HŽ Cargo. Prilikom podjele lokomotiva između HŽ Putničkog prijevoza i HŽ Carga, teretni prijevoznik je izrazito loše prošao. I općenito, zapitajte se samo kada je posljednji put u Hrvatskoj kupljena nova lokomotiva. Toga se ne prisjećaju niti oni s četiri desetljeća radnog staža. Teretni promet u Europskoj Uniji je liberaliziran i više-manje svi budući potezi bili su „kao uvjetovani zahtjevima Europske Komisije”. Zbog važnosti posla, prodaju HŽ Carga osobno je vodio legendarni ministar Siniša Hajdaš Dončić. Najprije je sve

bilo idilično. No zainteresirani rumunjski kupci („Grampet grupa”) počeli su postavljati pitanja o realnom stanju u HŽ Cargu, da bi na kraju vlasnik Gruia Stoica, završio u zatvoru. I ništa, idemo dalje. Država je u konačnici malo pomogla HŽ Cargu, a usprkos silnim otpuštanjima situacija je i dalje loša. No ovi u HŽ Cargu doista nisu krivi za „Preko 23 sata od Osijeka do Šibenika”. Otkako nema HŽ Holdinga, strateško upravljanje željezničkim sustavom preuzele je resorno ministarstvo i to jednostavno ne funkcioniра. U krajnju liniju tamo se slaže kadrovska križaljka.

Željezница stvarno može bolje

Državna poduzeća mesta su na koja stranke na vlasti postavljaju svoje kadrove, stručne i manje stručne, potrebne i nepotrebne. Tako je to i oko toga ne treba imati dilema. Ipak kvalitetu funkcioniranja sustava u velikoj određuju ljudi koji u njemu rade. Čini mi se kako ne bi bilo zgorega ostaviti i pokojeg čovjeka koji nešto zna o funkcioniranju sustava, o organizaciji, u krajnju liniju pozna ljudi koji rade u sustavu. Siguran sam kako unutar željezničkog sustava ima ljudi koji znaju, mogu i kojima je stalo. Samo oni su u trećem ili četvrtom. I kada bi takvi zauzeli samo 30 posto

rukovodećih pozicija željeznicu ne bi bila predmetom ismijavanja i vreća za udaranje.

I da na kraju završimo priču s naslovom „Od Osijeka do Šibenika za više od 23 sata” i zaključimo kako bi se uz kvalitetno napravljen vozni red s presjedanjima u Zagrebu i Perkoviću ta relacija mogla preći za 11 sati. Kada bi u upravama HŽ Putničkog prijevoza i HŽ Infrastrukture bili zainteresirani i dogovorili se, sigurno bi moglo i brže.



ZAŠTITNA RADNA ODJEĆA, OBUĆA I OSOBNA ZAŠTITNA OPREMA RADNIKA

PIŠE: Jakov Rašić
FOTO: Andrija Vranešić



Utvrđeni su minimalni uvjeti koje mora ispunjavati radna odjeća i obuća te sredstva osobne zaštite za radnike u Republici Hrvatskoj. Standard zaštitne radne odjeće, obuće i osobne zaštitne opreme radnika utvrđen temeljem zahtjeva propisanih Direktivom Vijeća 89/686/EEZ o usklajivanju zakonodavstava država članica u odnosu na osobnu zaštitnu opremu, Direktivom Vijeća 89/656/EEZ o minimalnim sigurnosnim i zdravstvenim zahtjevima za uporabu osobne zaštitne opreme na radnom mjestu (treća pojedinačna direktiva u smislu članka 16. stavka 1. Direktive 89/391/EEZ), Zakonom o zaštiti na radu, Zakonom o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti te Pravilnikom o stavljanju na tržište osobne zaštitne opreme. Standardom zaštitne radne odjeće utvrđuju se sve komponente radne odjeće, njihov dizajn, svojstva, testiranja i certifikati. Osnovni zahtjevi za zaštitnu odjeću prema HRN EN 340:2004 jesu: 1) Neškodljivost: zaštitna odjeća ne smije nepovoljno

utjecati na zdravlje korisnika. Treba biti izrađena od materijala kao što su tekstil, koža, guma, plastika i drugi koji su dokazano kemijski prikladni. Materijali od kojih je izrađena zaštitna odjeća ne smiju za vrijeme upotrebe propuštaći ili razgradivanjem propuštaći supstance za koje je poznato da su otrovne, karcinogene, mutagene, alergene, reproduktivno toksične ili na drugi način štetne, 2) Dizajn: odjeća treba biti dizajnirana i izrađena tako da, veličinom i oblikom što bolje prati dimenzije i oblik tijela korisnika, te da u svakom trenutku prati statičku i dinamičku morfologiju čovjeka. Dizajn zaštitne odjeće mora osigurati da prilikom očekivanih kretnji korisnika niti jedan dio tijela nije nepokriven te da postoji odgovarajuće preklapanje dijelova odjeće, 3) Udobnost: udobnost je subjektivan osjećaj i najčešće se definira kao odsutnost bola odnosno odsutnost neudobnosti. Zaštitna odjeća mora imati osobinu elastičnosti, te osiguravati udobnost pri svakom pokretu. Zaštitna odjeća treba biti

dizajnirana na način da osigura elastičnost na točkama rastezanja kože na tijelu, 4) Označavanje odjeće: sva zaštitna odjeća mora biti označena oznakama osnovnog označivanja i oznakama specifičnog označivanja. Svjedoci smo da u HŽ Infrastrukturi zaštitna radna odjeća, obuća i osobna zaštitna oprema radnika ima niz nedostataka i nepravilnosti. Kroz propisnike koje predstavnici radnika nikada nisu imali priliku vidjeti naš poslodavac donosi bitne činjenice o dizajnu, svojstvima, predviđenim testiranjima, certifikatima, izgledu i kvaliteti zaštitne radne odjeće, obuće i osobne zaštitne opreme radnika. Iako radnici koji koriste radnu odjeću i obuću imaju niz primjedbi na kvalitetu i samu funkcionalnost iste, poslodavac bez obzira na primjedbe onih za koje se naručje ista ne želi promjeniti propisnike koji su stari 25 godina.



Divlji psi, Dog Eat Dog, 2016. redatelj Paul Schrader

PIŠE: Robert Jukić
FOTO: Dog Eat Dog; fotografiju ustupio Blitz

Američki filmski redatelj i scenarist Paul Schrader spada u staru holivudsку gardu (rođen je 1946.), a prevenstveno je poznat kao scenarist Scorsesejevih filmova 'Taksist' (Taxi Driver, 1976.), 'Razjareni bik' (Raging Bull, 1980.), 'Posljednje Kristovo iskušenje' (The Last Temptation of Christ, 1988.) i 'Između života i smrti' (Bringing Out the Dead, 1999.). Kao redatelj (po vlastitom scenariju) potpisao je dvadesetak filmova (ukupno 23) koji su danas nezaobilazni klasični, kao što su 'Plava kragna' (Blue Collar, 1978.), 'Hardcore' (1979.), 'Američki žigolo' (American Gigolo, 1980.), 'Ljudi mačke' (Cat People, 1982.) i 'Mishima' (Mishima: A Life in Four Chapters, 1985). Kasniji filmovi, iako spadaju među bolja ostvarenja, nemaju takav karizmatični tretman kod publike i kritike. Njegov novi film koji je došao u hrvatska kina gangsterska je drama 'Divlji psi' (u koji ubacuje crno bijele kadrove). Trojica bivših robijaša (odlično ih glume Nicolas Cage, Willem Dafoe i Christopher Matthew Cook) pokušavaju se uklopiti u običan život, međutim, njihova percepcija stvarnosti iskrivljena je, uslijed dotadašnjih životnih udaraca. Ne znaju što znači normalan život, takođe su njihove reakcije katkad pretjerano žestoke. Već u uvodnoj sceni Mad Dog (Willem Dafoe) okrutno reagira prema svojoj prijateljici i njezinoj kćerki kada ga želi izbaciti iz stana jer je drogiran. Troy (Nicolas Cage) pokušava ostvariti puni odnos sa zgodnom prostitutkom, kojoj kupuje darove. A sljedeći dan razočara se kada vidi svoj skupi poklon na aukciji na e-Bayju... (Sjetimo se Taksista iz Scorsesejevog filma, glumi ga Robert De Niro, koji na prvi 'spoј' vodi djevojku u porno kino!) Trojka preživljava obavljajući sitne poslove za veće gangstere. A onda nerado prihvate veliki posao, nakon kojeg bi se mogli povući. Treba oteti bebu i dadilju suparničkog gangstera. Zadatak koji izgleda jednostavan, od početka krenut će krivo, a greške se ne mogu više ispraviti. U bijegu pred policajcima autom prelaze preko nezaštićenog pružnog prijelaza (željeznica i film!) u industrijskoj zoni. A nadrealna završna scena kao da je preuzeta iz filma 'Izgubljena cesta' (Lost Highway, 1997.) Davida Lyncha.

OD PONOSA DO SPRDNJE

u skretanje by nenad katanich



**PRIPREME ZA
LJETOVANJE U
PUNOM TIJEKU.
VESELJE DA
NAPOKON MOŽEMO
MALO ODAHNUTI
OD PROBLEMA...
NA ŽALOST I
POKUŠATI POBJEĆI
OD ONOG ŠTO
JESMO... SREĆOM,
ZAHVALJUJUĆI
NAJBOLJEM
KOLEKTIVNOM
UGOVORU, NE
MORAMO SE MUČITI
MISLIMA GDJE I
KAKO POTROŠITI
REGRES...**

Nekad su se željezničari vjenčavali u uniformama. Pokapali su ih u njima. Općenito uniforma - odora služila je kao status i neke uniforme su se s ponosom nosile (vojna, policijska, vatrogasna, pomorska, lovačka, pa i željezničarska). Neke su bile samo radna odjeća i ne baš za svečane prigode kao npr. dimnjačarska. Druge su se izbjegavale nositi u javnosti, zbog lošeg statusnog stanja kao npr. čistačka.

Čak je i u priloženom scann-u „kurira“ javni poziv za očuvanje digniteta i funkcionalnosti željeznice. Ali to je bilo u vrijeme mraka.

Osim pitanja kvalitete, dizajna i ostalog, što je neka druga tema, našu uniformu nije poželjno nositi, iz razloga što više ne spada u kategoriju prestižnog statusa. Koliko smo sami doprinijeli tome, prvenstveno indiferencijom na događaje oko nas, koliko su nas oni - ONI takvima učinili.

Nekad se reklo tko je najugledniji u selu: 1. Liječnik 2. Svećenik 3. Šef kolodvora (pa samim tim i ostali željoši) pa tek onda policajci, lugari i tako dalje.

Često se rabi termin „sustavnog zanemarivanja“ željeznice i željezničara. Što se tiče željezničara, to bi i bilo točno koliko je sustavno to učinjeno nad željezničarima - dokaz je blagodat najboljeg kolektivnog ugovora otkad on kao takav egzistira.

Šta se tiče željeznice kao sistema, ne bih se složio da je riječ o sustavnom zanemarivanju. Jednostavno, donesena je odluka - trebaju nam

autoceste. Željezница je nebitna. Dok god se broj željoša smanjuje. Nekad, kao da se izbjegnu razlike, ukinuti su činovi - oznake na uniformama. Iako su na stranim upravama promijenjene oznake jer osnovno je, među uniformiranim da se prepoznae, rang, položaj. Čak i među radnim oblekama možeš razlikovati majstora, kalfu i šegrta. I tako svi smo mi isti. Svi smo mi jedno. *Svi smo mi u istom vlaku - koji ide u šturi.

Slijedom pa i uzrokom toga društvo na nas gleda kao na gomilu uhljeba. Svaki naš javni glas, pogotovo glas struke u javnosti je podastrt na pladnju uhljevnštva. I ako ste primijetili, svaki put kada na TV Dnevniku ide neka vijest, obično kritika na račun zaposlenika javne ili državne službe, neminovno su u pozadini kadrovi sa zagrebačkog glavnog kolodvora.

Već nam se i javno izruguju - kao put vlakom od Osijeka do Šibenika iznosi 30 sati. I to ako nema

kašnjenja i ako pohvataš sve veze. Kažu da su na osnovu tog podatka, Kinezi, koji mjere udaljenosti po vremenu za koji ih prijeđe vlak - došli do zaključka da je Hrvatska ogromna zemlja. Svojom površinom, naravno. Neobična čar takvog putovanja i gdje ne znaš kojim ćeš sredstvima i vrstom prometa putovati. A prenošenje gro kofera u galopu da se stigne po vinkovačkim i zagrebačkim peronima - neprocjenjivo. Jer osim što su putnici iz četvrtog grada po veličini u državi uskraćeni za izravne veze za more, kolodvorskim tehnologijama veze se ostvaruju uvijek i u pravilu sa najudaljenijih perona.

Jedna TV kuća od toga je napravila, malte ne šou. I to bez izravne želje ispala je sprdnja. Da ne govorimo o komentarima „zadovoljnih“ putnika po raznim internetskim portalima. Nekad ponos i dika, a danas.....

* skoro kao „bratstvo i jedinstvo“

Čuvaj željezničke uređaje! — To je narodna imovina.



SINDIKAT PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE



POŠTUJMO NAŠU PROŠLOST,
ČUVAJMO NAŠU SADAŠNJOST,
GRADIMO NAŠU BUDUĆNOST!

1997. - 2017.