

VIJESTI SINDIKATA PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE NA PERONU



RUJAN 2017.

BEŠĆUTNOST

POVJERENSTVO ZA (BES)POMOĆ

DAMIR BRLETIĆ

TURNUSI

KAO POGODNOST

PREDRAG MILJEŠIĆ

DA MI JE...

izv. prof. dr. sc. **NIKOLINA BRNJAC**
SINDIKATI SU PARTNERI





FOTO: Nebojša Gojković

POBJEDNICA

Magdalena Milković, kćer našeg kolege skretničara Darka koja se bori s opakom bolešću.



FOTO: Nebojša Gojković

NOVA UPRAVA

Obično se važne stvari događaju tokom ljetnih mjeseci. Nakon silnih četvrtaka i sjednica Vlade RH na kojima su trebale biti imenovana nove uprave željezničkih poduzeća. Dugo vremena ništa se nije događalo, doduše povremeno bi se spominjala imena onih koji „sigurno“ dolaze, da bi na kraju za sada privremene uprave dobili HŽ Putnički prijevoz i HŽ Cargo. HŽ Infrastruktura je dobila člana Uprave i na tome je stalo do trenutka dok nisu raspisani izbori za nove članove uprava željezničkih poduzeća. I svi su nekako očekivali kako će krajem kolovoza sve biti gotovo. No ništa od toga.

Kako u „Nacionalu“ obično piše „iz izvora bliskih Upravi“ doznali smo da se za pteročlanu Upravu HŽ Infrastrukture prijavilo tridesetak kandidata. Spominju se tu i zanimljivi kandidati koji su sučeljeni stajali sve ove godine, dvoje kandidata koji su izgubili sudske sporove protiv zaposlenika, ima tu i „vječnih“ kandidata za sve funkcije, ali sve u svemu prema poštenim kriterijima biranja na listi se bez problema može izabrati pet kvalitetnih direktora. No još uvijek nisu započeli razgovori s kandidatima. Pet godina radnog staža na rukovodećim pozicijama jedan je od uvjeta natječaja, a zanimljivo je kako još uvijek vladajući kadrovi tek sada imaju koju godinu više staža uopće. No dobro, što je bilo bilo je.

Nama koji sve promatramo sa strane nije jasno tko bira članove Uprave, da li je to moj prezimenjak ili je to ministar

Marić ili možda moj imenjak kako se to na željeznicu po hodnicima govori - bivši direktor HŽ Infrastrukture, a danas savjetnik-volunter Ministra Butkovića. Ili će kandidate ispitivati nekakvo kolegijalno tijelo? Da li slučajno ili ne, ali u novom broju časopisa „7 Dnevno“ spominje se kako su bivši članovi Uprave HEP-a, Tomislav Šerić i svima dobro znani Ivan Matasić, bivši član Uprave HŽ Infrastrukture, sklopili važan poslovni ugovor s vanjskim suradnikom volonterom i dalje se na dvije strane navode sve implikacije takvog izbora.

Što to znači volonter?

U općim rječnicima i rječnicima stranih riječi volonter se definira „kao “onaj koji besplatno obavlja neku službu zbog entuzijazma, svoga stručnog usavršavanja ili stjecanja radnog staža.“

Ok, ako imate trideset kandidata nije mi baš jasno tko bi s trideset ljudi, a da nije profesionalac ili honoriran, radio silne intervjuje i na kraju donosio tako važnu poslovnu odluku za poduzeća s 5000 zaposlenih.

No bilo kako bilo, ma tko god odlučivao nadamo se da će se nakon dvije i pol godine vladavine HDZ-a konačno izabrati uprave željezničkih poduzeća i da će se za razliku od 2016. godine napraviti više od 16 kilometara remonta pruge. SDP nije imao takvih problema, u roku odmah pomeo je „suparničke“ kadrove i postavio svoje.

piše:Branimir Butković



IMPRESUM

SURADNICI

Glavni urednik
Anto Iličić

Novinari
Ante Kunčić, Milan Kovačić
Nebojša Gojković, Tomislav Tonković
Branko Bašić, Josip Tirić
Krešimir Belak, Dražen Lihtar
Robert Jukić, Mario Grbešić
Srećko Stjepić, Jakov Rašić
Dražen Drčić, Dražen Koščak
Branko Marijanović, Nenad Katanić
Ivica Stojak

Fotografije
SPVH

Naslovница
Magdalena Milković

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



HAC vs. HŽI

IZVOR: <https://www.linkedin.com/pulse/hac-vs-h%CE%BEi-dra%C5%BEEn-kau%C5%BEEljar>
FOTO: Josip Tirić

Uvod

Zadnjih godina sve više ljudi iz Hrvatskih autocesta i cestovnog sektora, prvenstveno građevinskih stručnjaka, došlo je raditi u HŽ Infrastrukturu. Već dugo, smatra se kako HŽ Infrastruktura kao upravitelj infrastrukture više pripada pod djelokrug rada državnog tajnika za infrastrukturu, nego državnog tajnika za promet. Danas se sve više radi poveznica kolika je sličnost između Hrvatskih autocesta i HŽ Infrastrukture

te da je moguće preslikati način poslovanja iz „puno uspješnijih autocesta“. Iako je reakcija na prvu svakog željezničara negativna oko takve usporedbе ipak sama ideja za uspoređivanje i nije tako loša. Dosta toga pozitivnog mogu željezničari naučiti od cestara, a vjerojatno i obrnuto:

- usporedbе prema vrstama prometnica
- usporedbе organizacijskog ustroja i poslovnih procesa
- usporedbe korisnika.

Razlike u prometnicama

Prema definiciji iz Zakona o cestama, javne ceste su ceste razvrstane kao javne ceste sukladno ovom Zakonu, koje svatko može slobodno koristiti na način i pod uvjetima određenim ovim Zakonom i drugim propisima. Prema definiciji iz Zakona o željeznicama, željeznička infrastruktura je javno dobro u općoj uporabi u vlasništvu Republike Hrvatske kojem mogu

koristiti svi zainteresirani željeznički prijevoznici uz jednake uvjete, dok je željeznička pruga sastavni dio te infrastrukture. Ove definicije su dosta slične.

Ključna razlika je u tome što je za cestovne prometnice izrađen „Pravilnik o osnovnim uvjetima kojima javne ceste izvan naselja i njihovi elementi moraju udovoljavati sa stajališta sigurnosti prometa“. Takav akt koji bi regulirao osnovne uvjete kojima željezničke pruge moraju udovoljavati ne postoji, što djelomično otežava usporedbu cestovnih i željezničkih prometnica prema njihovim vrstama. Inače, javne ceste dijele se na autoseste te državne, županijske i lokalne ceste, pruge se dijele na pruge od međunarodnog, regionalnog i lokalnog značaja. Na osnovu ove podjele moglo bi se raditi usporedba:

- autoseste vs. pruge od međunarodnog značaja, što bi s aspekta ukupne duljine bilo 1.420 km vs. 1.480 km (803

km međunarodnih i 677 km ostalih međunarodnih pruga)

- državne ceste vs. pruge od regionalnog značaja, što bi s aspekta ukupne duljine bilo 7.098 km vs. 626 km te
- županijske ceste vs. pruge od lokalnog značaja, što bi s aspekta ukupne duljine bilo 18.435 km (9.500 km županijskih i 8.935 km lokalnih cesta) vs. 519 km. Ako se usporede ukupne duljine autocesta i pruga od međunarodnog značaja onda je to približno sličan iznos, ali zato je velika razlika u kvaliteti usluge koju pružaju autoseste u odnosu na prugu. Minimum kojem bi trebala udovoljiti kvaliteta pruga od međunarodnog značaja bi trebao biti „dvokolosiječna, elektrificirana pruga s brzinama od 160 km/h. Takve pruge bile bi kvalitetom konkurentne sadašnjem stanju izgrađenosti autocesta u Hrvatskoj. Usporede li se ukupne duljine državnih, županijskih i lokalnih cesta s prugama od regionalnog i lokalnog značaja vidi

se odmah veliki nesrazmjer. Državnih cesta ima više od deset puta nego pruga od regionalnog značaja, a županijskih i lokalnih cesta je više od 35 puta nego pruga od lokalnog značaja. To samo znači da je dostupnost cestovnih prometnica višestruko veća od dostupnosti željezničkih prometnica. Tako i treba biti jer se svugdje pokazalo kako je cestovni promet isplativiji od željezničkog na manjim udaljenostima. Konkurentnost željeznice može se stoga tražiti samo u kvaliteti svojih prometnica, gdje bi minimum trebao biti:

- pruge od regionalnog značaja morale biti elektrificirane i sposobljene za brzine od 120 km/h
- pruge od lokalnog značaja morale biti sposobljene za brzine od 80 km/h. Kod pruga od međunarodnog značaja posebno se ističe loše stanje pruge Dugo Selo – Kutina – Novska, a kod pruga od regionalnog značaja posebno se ističe loše stanje pruge Varaždin





- Koprivnica - Virovitica - Osijek - Dalj (iako ima veliku ulogu za razvoj Slavonije). Kod pruga od lokalnog značaja problem je što prelaze područja više županija pa samim tim ju je težu razvijati kroz lokalnu upravu. Svaku prugu od regionalnog i lokalnog značaja bilo bi potrebno analizirati i prema rezultatima analize napraviti novo razvrstavanje.

Organizacijski ustroj i poslovni procesi

U željezničkom sektoru za cijelokupno upravljanje infrastrukturom ustrojeno je samo jedno poduzeće (HŽ Infrastruktura) s oko 5000 radnika, dok je u cestovnom prometu taj ustroj puno složeniji:

- autoceste: HAC - Hrvatske autopiste d.o.o., BINA-ISTRA d.d., ARZ - Autocesta Rijeka-Zagreb d.d. i AZM - Autocesta Zagreb - Macelj d.o.o., s oko 3500 radnika
- državne ceste: Hrvatske ceste d.o.o., s oko 450 radnika
- županijske i lokalne ceste: županijske uprave za ceste s preko 200 radnika.

S aspekta organizacijskog ustroja moguće je usporediti Hrvatske autopiste i Hrvatske ceste s HŽ Infrastrukturom jer ta poduzeća obuhvaćaju djelomično sličan djelokrug rada, ali zato se veliki

problem javlja na području lokalne uprave. U cestovnom sektoru, lokalne uprave imaju svoje uprave za ceste, ali ne i za pruge. To dovodi do toga da je lokalna uprava puno bolje upoznata sa stanjem u cestovnom sektoru. Ako se još uzme i ukupan broj kilometara županijskih i lokalnih cesta vrlo lako je zaključiti zašto će lokalna uprava prije osigurati sredstva za ceste, a ne za pruge. Kad su pruge u pitanju, očekivat će aktivnosti HŽ Infrastrukture. Ovdje se otvara i pitanje HŽ Infrastrukture na koji način osigurava dovoljna sredstva za upravljanje prugama od lokalnog značaja. S obzirom na stanje tih pruga, reklo bi se nikako ili jako slabo. Ili što se je znalo dogadati zadnjih godina, nakon obnove pruga od lokalnog značaja došlo je do potpunog prekida prometa na njima.

U pogledu poslovnih procesa cestovni sektor ima nešto jednostavniju situaciju te prepoznaje dva ključna procesa: prodaja usluga (prvenstveno putem cestarina na autocestama) i održavanje prometnica (prvenstveno građevinski radovi). U željezničkom sektoru tu je stvar nešto kompleksnija jer se jedinstveno sustav podijelio na upravljanje infrastrukturom i prijevoz tako da HŽ Infrastruktura posredno djeluje prema krajnjim korisnicima usluga. Po pitanju procesa u HŽ

infrastrukturni tu su: prodajni procesi (naplata trasa je na svim prugama, a ne samo na prugama od međunarodnog značaja), upravljanje prometom (što nema u cestovnom sektoru), održavanje elektroenergetskih postrojenja i signalno-sigurnosnih uređaja (što također nema u cestovnom sektoru) te održavanje građevinskih infrastrukturnih podsustava. S takvom usporedbom vidljivo je kako stručnjaci i menadžeri iz cestovnog sektora nemaju dovoljnih znanja i vještina za upravljanje željezničkim sustavima. To su vjerojatno neki od razloga zašto stručnjaci iz cestovnog sektora nisu uspjeli postići nikakve pozitivne rezultate u željezničkom sustavu.

Korisnici usluga

Osim izgradnje velikog broja prometnica još jedan značajan razlog procvata cestovnog sektora je razvoj i proizvodnja velikog broja cestovnih vozila. Bilo da je riječ o osobnim automobilima, autobusima ili kamionima. Danas skoro svaka obitelj ima bar jedno, ako ne i više osobnih vozila. Korisnici usluga u željezničkom sektoru su:

- u putničkom prometu: korisnici koji nisu u mogućnosti koristiti osobna vozila (učenici i starije osobe) ili im je

korištenje osobnih vozila preskupo (radnici) te im je potreban kvalitetan javni prijevoz

- u teretnom prometu: već dugo su u željezničkom prometu samo vagonске pošiljke, i one su isplative kad je više vagona u pitanju i na duljim relacijama (povezivanje s pomorskim i riječnim lukama te međunarodni i kombinirani promet).

Ovo su samo kratke naznake korisnika u željezničkom sektoru. Tom pitanju potrebna je puno veća pozornost. Nikako se ne može reći kako je dovoljno izgraditi ili osuvremeniti određenu prugu i prijevoz putnika i tereta će naglo porasti. Potreban je veliki angažman u raznim aktivnostima željezničkih poduzeća:

- osiguranje sigurnosti željezničkog prometa: sigurnosti prometa nužno je

prići preventivno, a ne samo posljedično tumačiti izvanredne događaje

- redovitost prometa: korisnike je moguće pridobiti samo ako postoje vlakovi kojima će se prevoziti putnici i tereti što nije moguće ako je željeznička usluga skupa, rijetka i nekvalitetna
- urednost prometa: zastarjelost željeznice i zapuštenost voznog reda dovodi do zakašnjenja vlakova zbog kojih nema pouzdanosti u uslugu (najbolji primjer su vremenske neprilike u Zagrebu kada se mnogi putnici radije odlučuju za osobne automobile samo da se ne smrzavaju i ne kisnu na peronima)
- neometanost prometa: veliki broj gradilišta zahtjeva prekide prometa čime se korisnike usluga tjeraju na izbor drugih prijevoznih rješenja, a jednom kada odu teško ih je ponovo vratiti na željeznicu.

Zaključno

Svakarazličitostutolerantnim uvjetima vodi prema pozitivnim rješenjima, tako je i dolazak cestovnih stručnjaka i menadžera u HŽ Infrastrukturu. Ključno je obostrano uvažavanje i želja da se našem željezničkom poduzeću ponude razvojna rješenja. Inače je sve prethodno napisano samo „mrtvo slovo na papiru“.





"NAJSTARIJI" ČLAN

PIŠE: Željko Vukelić
FOTO: Željko Vukelić

Željeznički kolodvor Horvati nalazi se u km 442+000, na 17,5 kilometru jugozapadno od Zagreba, na pruzi M 202 Zagreb-Rijeka. Promet se odvija u blokovnom razmaku. Za one koji nisu dugo putovali vlakom s jedne strane je susjedni kolodvor Hrvatski Leskovac a s druge kolodvor Zdenčina. Kolodvor je osiguran elektro-relejnim signalno - sigurnosnim uređajem „Lorenz“. Istim rukuje centralno s kolodvorskog postavnice prometnik vlakova, postavlja skretnice, zatvara i otvara putne prijelaze. U kolodvoru po rasporedu radi pet prometnika pa je red da ih spomenemo to su kolege: Tomislava Zember, Željko Tomašević, Branko Derdić, Željko Fumić i najmladi Ivica Gračanin sve članovi SPVH. Jedan od njih kojeg sam zatekao na radnom mjestu je Željko Fumić. Sam povod je bio 7. srpnja, dan kad smo pred 19 godina osnovali jednu od podružnica Sindikata prometnika vlakova Hrvatske podružnicu Karlovac.

Kako kroz šalu voli s ponosom naglasiti, Željko Fumić je najstariji član sindikata premda je navršio tek 42 godine. Pa red bi bio da nam se i predstavi.

Kolega Željko, za početak reci nam nešto o sebi?

Rođen sam u Zagrebu 11. 6. 1975. godine gdje završavam osnovnu i srednju školu (ŽOC), Željeznička škola u Zagrebu 1993. godine i stečem zvanje prometnika vlakova. Odmah u srpnju iste godine, po položenom stručnom ispitu zatražio sam i dobio mogućnost polaganja autorizacije za samostalno obavljanje poslova prometnika vlakova, položio autorizaciju u kolodvoru Zdenčina, te nakon 6 mjeseci dobio za stalno rješenje za kolodvor Horvati gdje i danas radim.

Ono što moram na samom početku naglasiti, a na što sam veoma ponosan, sretno sam oženjen suprugom Martinom s kojom imama tri sina na koje sam jako ponosan. Bruno (12 godina), Dominik (9 godina) i najmladi Patrik (6 godina). Bruno, Dominik i Patrik su nogometari lokalnog NK Brezovica koji se natječe u zagrebačkoj ligi. Dopredsjednik sam SPVH u podružnici

Karlovac u drugom mandatu.

Kad smo kod toga sjećali se svog uključivanja u SPVH i početaka sindikalnog djelovanja?

Da taj se trenutak ne može zaboraviti. Ima u njemu simbolike i lako ga je pamtići. Naša osnivačka Skupština podružnice Karlovac bila je 7. srpnja 1998 godina i nazočilo nas je 10-tak članova. Tada najjači sindikat nije imao naklonosti prema osnivanju našeg sindikata i novim događanjima pa su tu bili uključeni i pojedini ljudi koji su imali zadatku da popišu imena onih tko je bio prisutan i da se to dalje proslijedi pred onima kojima je to „trebalo“. Od tada su u podružnici ostala nas četvorica uz predsjednike i mene tu je kolega Mijo Žubčić koji radi u kolodvoru Jastrebarsko i kolega Josip Capan prometnik vlakova kolodvora Karlovac. Ostali su u mirovini.

Kako to da si ti „najstariji“ član?

Ma to je naša interna zafrkancija. Po pristupnicama je vidljivo da sam ja jedan dan prije ostalih potpisao pristupnicu u SPVH i to je to. Dokument je dokument, ha, ha, ha.

U čemu se očitovala i očituje tvoja sindikalna aktivnost?

Moram s ponosom istaknuti da sam učestvovao u svim sindikalnim prosvjedima koje je organizirao naš Sindikat i po suncu i po kiši od Zagreba do Koprivnice itd., itd. Ova današnja slika koju pokazuju određeni sindikati na sindikalnoj sceni HŽ-Infre nije dobra i to je ono što me ne raduje.

Kakvo je stanje u podružnici Karlovac, kakvi su planovi?

Podružnica trenutno broji 38 članova, stanje je zadovoljavajuće, mesta za rad i napredak ima uvijek. Nedavno smo imali situaciju da 5 članova iz jednog kolodvora isključilo u jednom mjesecu što je bilo šokantno, pred sam Uskrs. Jednog smo uspjeli vratiti na moj nagovor vratiti, no njegovo isključenje je bilo protesne naravi. O razlozima i motivima samo možemo nagadati no to je za neku drugu priču. Interesantno je da se samo naši članovi ispisuju dok članovi drugih sindikata šute i trpe ono što je netko sramno potpisao a

mi kao sindikat u tome nismo učestvovali. Planovi : pokušati vratiti kolege koji su otišli i kroz obilazak kolodvora pojačati rad na terenu tako da sve bitne i zanimljive informacije dodu što prije do naših članova.

Koliko kolodvora je u nadležnosti djelovanja SPVH-podružnice Karlovac?

Uz već spomenute Horvate tu su uključeni slijedeći kolodvori Zdenčina, Jastrebarsko, Draganici, Mrzlo Polje, Duga Resa, Ozalj, Kamanje i Karlovac, Kad smo kod kolodvora Karlovac tu imamo situaciju u kojoj je predsjednik nekoliko puta javno na skupovima radnika, pisao prema Upravi i Sindikatu upozoravao na problematiku u kolodvoru Karlovac u kome se od važenja vozognog reda od 09. prosinca 2012. reduciranju svi teretni vlakovi koje dolaze u kolodvor Karlovac i otpremaju prema kolodvoru Rijeka. Isto tako u kolodvoru Karlovac reducira se takozvano „Ličko bruto“ koje se otprema na prugu Oštarije - Knin odnosno Ogulin - Knin. Kolege u Karlovcu izložene su baš u ovim vrućim danima nesnosnom pritisku kod izvršenja radnih zadaća. Ono što je još više čudno da smo svjedoci kako se vlakovi koji se pokreću iz Zagreb Zap.kol, Zagreb Žitnjaka a koji u svom sastavu imaju vagone za Đekenješ i druge kolodvore regije Istok upućuju na preradu u Kolodvor Karlovac i vraćaju nazad u navedene destinacije. Pokazatelji izmjerljivosti rada kolodvora Karlovac pokazuju da u Karlovcu, postoji potreba za promjenom ranga kolodvora odnosno promjena iz kolodvora I. ranga u kolodvor Izvan ranga radnicima Prometnog sektora kolodvora Karlovac. O tom je predsjednik pisao još u veljači, obećanja su bila, direktori su se u međuvremenu promijenili i sa pričom moramo ispočetka. O problematici stranih operatora kojih ima na našoj pruzi bila bi tema za još jednu priču. Neshvatljivo je da vas rasporedni kolodvor obavještava da vlak stranog operatora ima prednost pred svim HŽ-Cargo vlakovima. Kud nas to vodi ne znam??



ŽELJKO FUMIĆ,
prometnik vlakova u kolodvoru Horvati



Izv. prof. dr. sc. Nikolina Brnjac, dipl. ing.
Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture
Državna tajnica

SINDIKATI SU PARTNERI



RAZGOVARAO: Anto Iličić
FOTO: Mario Grbešić

Strategija razvitka prometnog sustava

Može li se dogoditi funkcionalna integracija cijele prometne mreže Hrvatske u intermodalni sustav Baltik-Jadran-Crno more.

Ona se i dešava i to kroz koncept TEN-T koridora i RFC (željezničkih teretnih koridora).

Takvo povezivanje od strateške je važnosti za Republiku Hrvatsku i time će se otvoriti nove prilike i mogućnosti za prometno, trgovачko i gospodarsko napredovanje i razvoj naše zemlje.

Hrvatska je Mediteranskim TEN-T i RFC 6 koridorom spojena sa zapadom i istokom Europe. Pokretanjem inicijative za uspostavom novog koridora Alpine/Western Balkan RFC (LINZ, Maribor, Zagreb, Beograd, Svilengrad) dobit ćemo mogućnost

dodatnog razvoja željeznice na relaciji Središnja Europa - Crno More. Ova dva koridora umrežena su sa svim bitnim koridorima koji povezuju Baltik s Jadranskim i Crnim morem. Time će se Hrvatska dodatno istaknuti kao strateški važno prometno čvorište u Europi i kao spona prema Zapadu i Istoku. Beneficije ovog poteza su uistinu značajne i za prometne veze koje možemo ostvariti, ali posebno za gospodarske. Zato sam i ponosna što mogu potvrditi da smo napravili značajne korake u integraciji prometne mreže te da proaktivno djelujemo u razvoju željezničkih koridora.

Pomoćnik ministra pomorstva, prometa i infrastrukture Mario Madunić nedavno je istakao da je prioritet osigurati prometnu povezanost

Slavonije i Dalmacije, luka Ploče i Vukovar. Gdje je veza Rijeke i luke Vukovar? Potrebu povezivanja naše dvije najznačajnije luke, Rijeke kao morske luke i Vukovara, kao luke na unutarnjim plovnim putovima, nije potrebno posebno naglašavati. Kakvo značenje za Ministarstvo i mene osobno ima luka Vukovar govori i činjenica da je nedavno u Vladinu proceduru poslan prijedlog odluke o nadopuni inicijative za osnivanje novog EU teretnog koridora Alpine/Western Balkan RFC na kojem će se nalaziti i pruga Vinkovci-Vukovar kao i sama Luka Vukovar i njen kontejnerski terminal.

O važnosti tog pravca govori i činjenica da su u završnoj fazi pripreme za nadogradnju i elektrifikaciju željezničke pruge Vinkovci-Vukovar čime će se dobiti spoj na željeznički Koridor RH-1, koji

je uvršten u osnovnu TEN-T željezničku mrežu. Dio radova na Koridoru RH-1, već je završen, a ostale dionice pruge na tom koridoru u fazi su pripreme projektne dokumentacije. Pored pripreme projektne dokumentacije za dionicu Dugo Selo-Novska (faza I i II) koja je u fazi izrade, nedavno su odobrena sredstva iz CEF-a za izradu projektne dokumentacije za dionicu Okučani - Vinkovci. S projektima pripreme projektne dokumentacije koji su u toku na željezničkom Koridoru RH 2; Hrvatski Leskovac-Karlovac, Skradnik-Goljak i Škrljevo-Rijeka-Jurdani te projektom pripreme projektne dokumentacije za dionicu Oštarije-Škrljevo, koji je također nedavno odobren za sufinansiranje iz CEF-a do narednog finansijskog razdoblja EU 2020.-2027. trebali bismo imati spremnu projektnu dokumentaciju na temelju koje bi se moglo odobriti sredstva iz EU fondova za početak radova na navedenim dionicama.

Ostatće otvoreno pitanje zagrebačkog čvorišta. Za čvor Zagreb napravljena je Studija razvoja, na temelju koje bi u što skorijem vremenu trebali učiniti korak dalje prema njegovom konačnom definiranju. Zagreb nam ne smije ostati „usko grlo“.

EU je još 2011. odredila da do 2030. godine 30% cestovnog prijevoza duljeg od 300 km treba preusmjeriti na željeznicu, a do 2050. godine 50 % takvog prijevoza. Željezničku mrežu valja dodatno izgraditi a mrežu koridora TEN-T povećati čak za tri puta. Čini se da RH ne prati te smjernice. RH je čini se odustala i od gradnje i stvaranja logističkih centara? Ne znam na temelju čega ste izvukli te zaključke. U Strategiji prometnog razvoja Republike Hrvatske (2017.-2030.) koju je 24.kolovoza ove godine

usvojila Vlada RH, opći cilj 1 i opći cilj 2 govore o tome da je cilj promjeniti raspodjelu putnika i tereta na održive oblike prijevoza, a prije svega na željeznicu, pomorski promet i promet unutarnjim plovnim putevima. Jedan od Specifičnih ciljeva za sve prometne modove je citiram: "Pojačati položaj Hrvatske kao logističkog čvorišta šire regije, uz osobit naglasak na Zagreb." Strateški cilj Vlade, Ministarstva te moj osobno je pozicioniranje Hrvatske kao logističkog čvorišta.

Vlada RH je 24. kolovoza 2017. usvojila prijedlog Strategije prometnog razvitka RH do 2030. Strategija konstatira da je luka Rijeka, kao tradicionalno tranzitna luka za zemlje središnjeg te srednjoistočnog dijela Europe, najpovoljnije tranzitno čvorište za Republiku Hrvatsku, Mađarsku, Austriju, Češku, Slovačku, zapadni dio Ukrajine, južnu Poljsku i južni dio Njemačke. Uočili smo hipotezu 2.3.1. koja kaže: Postoji znatan potencijal za povećanje teretnog prijevoza na željezničkoj pruzi između Zagreba i Rijeke. Prepoznaje li taj potencijal predložena Strategija?

Naravno, upravo je cilj Strategije da poveže strateške luke i strateška prometna čvorišta. Na temelju hipoteze koju ste citirali izведен je Specifični cilj 1 za željeznički prijevoz koji govori o potrebi unapređenja koridora željezničkog teretnog prometa iz Rijeke te mjere R2,R3 i R4 koje govore o namjeri unaprjeđenje željezničke infrastrukture, kao jednog od osnovnog preuvjeta za razvoj luke Rijeka.

Ranije u odgovorima sam navela i konkretne projekte s kojima krećemo



u realizaciju. Želimo osigurati sve uvjete i maksimalnu učinkovitost željezničke povezanosti strateških prometnih čvorišta. Rješavanje problema željeznice veliki je izazov s kojim smo se počeli nositi i s kojim se sada „hvatomo u koštač.“ Prednosti i beneficije su neupitne, sada samo želimo i sa stručne strane osigurati sve uvjete i predispozicije da stvorimo bolje i efikasnije rješenje te da maksimalno iskoristimo mogućnosti koje nudi željezница.

Molili bi Vas da prokomentirate hipotezu 2.3.4.: Nezadovoljavajuća održavanost infrastrukture nameće prometna ograničenja i u kombinaciji s niskom razinom sigurnosti na kolodvorima u ruralnim područjima odvraća putnike od korištenja željezničkog prometnog sustava.

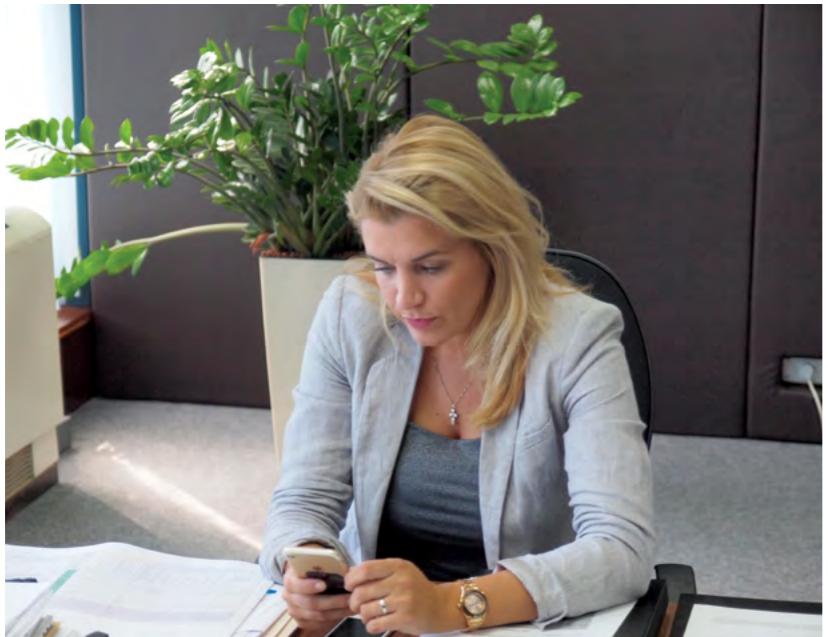
Svaka hipoteza pokrivena je i određenim pojašnjanjima, odnosno utemeljena je na podacima koji su prikupljeni i obrađivani u tijeku izrade Strategije. Kolodvori i stajališta su nam zapušteni i nisu održavani u onoj mjeri kako bi to trebalo. Ministarstvo zajedno s HŽI priprema projekt koji bi trebao detaljno snimiti stanje i dati prijedloge i preporuke za poboljšanje stanja u kolodvorima i stajalištima. Taj dokument bit će i osnova za povlačenje EU sredstava za obnovu i gradnju kolodvora i stajališta kako bi postigli određene standarde, pogotovo za naše građane sa smanjenom pokretljivošću.

Pružne građevine gotovo su uništene od strane vlasnika, odnosno zbog poslovnih odluka prethodne uprave HŽ Infrastrukture (Renata Suša), a što je nastavila i provodi i ova uprava (Ivan Kršić). Zbog tih okolnosti,

stanje gornjeg ustroja otvorene pruge, u sljedećih pet do najviše osam godina moguće je normalno ili pojačano održavati samo 45,6 posto ukupne duljine pruga. To je konstatacija iz prijedloga Strategije. Molimo, pojasnite nam pristaje li Vlada RH kroz ovakve okolnosti da upravitelj infrastrukture mimo Zakona o željeznicu ne obavlja svoju osnovnu funkciju?

Održavanje pruga veliki je problem, pogotovo što se ne može sufinancirati iz EU fondova. Osnova postupanja upravitelja infrastrukture trebao bi biti Ugovor s upraviteljem infrastrukture te Nacionalni program željezničke infrastrukture 2016.-2020. Prošla SDP-ova Vlada propustila je definirati Ugovor s upraviteljem infrastrukture, iako je za to naručila i platila stručne podloge, a NPŽI je donesen na zadnjoj sjednici te Vlade. O (ne)kvaliteti NPŽI, ako se ne varam pisali ste i Vi u svom časopisu „Na peronu“, a na odobravanje nije naišao ni kod dobrog dijela stručne javnosti. Radi toga sam i pokrenula inicijativu za revidiranje NPŽI, nakon čega bismo mogli sastaviti konkretan i detaljan ugovor s upraviteljem infrastrukture. Ugovor će definirati pokazatelje kvalitete koje upravitelj infrastrukture mora ispuniti, ali i definirati izvore financiranja kako to ne bi ostala lista želja.

Hipoteza 2.3.5. Prijevoz putnika u međunarodnom željezničkom prometu odvija se uglavnom na pravcu koridora RH1 (Slovenija i Srbija) stoji na opasno klimavim nogama, jer je HŽ Putnički prijevoz ukinuo vlakove u međunarodnom prijevozu do Budimpešte koji su bili



vrlo popunjeni (iz Osijeka), a onemogućava i prijevoz na relaciji Ploče - Mostar - Sarajevo. Namjeravate li svojim djelovanjem promijeniti negativnu prijevozničku politiku u HŽ Putničkom prijevozu?

Zadaća je Ministarstva i mene osobno, jer sam ja zadužena za taj resor, da stvorimo preduvjet za razvoj željezničkog putničkog prijevoza. To i činimo. Stvaramo uvjete za sklapanje višegodišnjeg ugovora o javnim uslugama (PSO) koji će biti temelj za financiranje lokalnog i regionalnog željezničkog prijevoza i preduvjet za nabavku novih vlakova. Promjena europske regulative, konkretno nova Uredba 2016/2338 koja mijenja Uredbu 1370, omogućiće i sufinanciranje pograničnog prometa, za što želimo rezervirati dodatna sredstva u Državnom proračunu. Time će se stvoriti preduvjeti da HŽPP i u organizaciji međunarodnog prijevoza putnika učini pozitivne promjene. Te promjene ovise o proaktivnosti, angažiranosti i, naravno, stručnosti nove uprave.

Nedavno se u medijima moglo vidjeti ulazak globalnih cestovnih prijevoznika na tržiste u RH. Kojim smjerom se može očekivati razvoj putničkog prijevoza, a osobito nakon otvaranja željezničkog tržista.

Vlak i autobus nisu nužno međusobna konkurenčija. Zajednička konkurenčija je osobni automobil. U Europi se zato sve više govori o konkurenciji između takozvane „djeljive mobilnosti“ i „individualne mobilnosti“ automobilom. Pod djeljivom mobilnosti misli se prije svega na javni prijevoz putnika, ali i na novije koncepte kao što su car sharing, car pooling i slično. Željeznički prijevoz putnika treba biti kralježnica „djeljive mobilnosti“ pa samim time i javnog prijevoza putnika. Kako bi to postao moramo mijenjati zakonski okvir i to činimo. U trećem tromjesečju naredne godine namjeravamo u saborsku proceduru uputiti Prijedlog zakona o integriranom prijevozu putnika. Zakonom želimo stvoriti uvjete da putnik s jednom voznom kartom može koristiti više modova prijevoza (autobus, vlak, tramvaj, brod..., pri-

čemu svi modovi imaju zajednički (usklađeni) vozni red. Želja nam je stvoriti učinkovit sustav prijevoza na svim razinama i na tome intenzivno radimo.

Molili bi Vas da prokomentirate:

a) Među strateškim mjerama za željeznički promet (4.2.2.) nema ni naznake Nizinske pruge (Sve više se približava 2019. kad se očekuje značajno povećanje prometa kroz Sueski kanal zbog kojeg je i započeta modernizacija pruge Rijeka - Zagreb - Koprivnica. Koliko je realno da ćemo imati spremno infrastrukturu za to značajno povećanje teretnog prometa)

b) Strategija RH nigdje nije ukazala na korisnost povezivanja željezničkom prugom luke Rijeka i luke Vukovar iako je Dunav je dio Rajnsko-dunavskog koridora (mreže TEN-T-a):Wels/Linz - Beč - Bratislava - Budimpešta - Vukovar.

c) Među strateškim mjerama za željeznički promet nema elektrifikacije pruge Oštarije - Knin - Split. Gradnja i obnova „nizinske pruge“ je absolutni prioritet. Dakle, nije pitanje hoće li će se ona graditi već kojom dinamikom i kakvi će nam biti operativni i organizacijski koncepti. Ako priprema dokumentacije završi na vrijeme za dvije godine mogli bismo početi gradnju dionice Hrvatski Leskovac-Karlovac, jer to možemo sufinancirati iz ovog finansijskog razdoblja EU. Do 2020. godine trebali bismo završiti projektiranje svih preostalih dionica, tako da one mogu biti spremne

za sufinanciranje iz finansijskog razdoblja 2020.- 2027. Povezivanje Rijeke i Vukovara, kao što sam već navela, strateški je hrvatski i regionalni cilj koji će dodatno učvrstiti i prometnu infrastrukturu, ali i hrvatsko gospodarstvo. To je projekt na kojem već intenzivno radimo i koji je u svojoj implementaciji. Potreba elektrifikacija pruga, tamo gdje je to opravданo, izrečena je u mjeri R.15 Strategije. Koliko znam za prugu Oštarije-Split rađena je studija opravdanosti za njenu elektrifikaciju koja je pokazala opravdanost takve investicije.

Sigurnost željezničkog prometa, kao jedan od temelja Strategije, nikada nije bila na tako niskoj razini kao zadnjih nekoliko godina. Možete li vi utjecati da se to promjeni ili je taj problem u nadležnosti nekih drugih institucija ili ureda?

Sigurnost mora biti na prvom mjestu. Upravo analiziramo godišnje izvješće Agencije za sigurnost željezničkog prometa, nakon čega ćemo vidjeti u kojem smjeru treba krenuti kako bi se poboljšalo stanje. Želimo stvarati funkcionalan i održiv sustav, a sigurnost je prioritet. Zato





je važno da provedemo temeljite analize. Stvarati novi sustav bez temeljite analize je kao graditi kuću bez dobro utvrđenih temelja. Cilj nije u kratkom periodu promijeniti željezničku infrastrukturu kako bismo rezultate prikazali u kratkom vremenskom periodu, već je cilj stvaranje održivog i dugoročnog sustava u kojem su sigurnost, efikasnost i održivost prioriteti.

Prometna struka i upravljanje infrastrukturom

U HŽ Infrastrukturi se godinama borimo za pozicioniranje prometne struke na mjesto gdje joj pripada, a to je omogućavanje kvalitetne realizacije zahtjeva željezničkih prijevoznika. Ali nekako je uvijek u prvom planu građenje i održavanje željezničke infrastrukture koje ide loše. Koliko vi kao državna tajnica za promet sudjelujete u kreiranje razvojne strategije HŽ Infrastrukture?

Promjenom ustroja Ministarstva promijenjene su i neke nadležnosti pojedinih sektora i uprava. Nakon dugo vremena imat ćemo jedan sektor u kojem su objedinjene nadležnosti za sva tri ključna željeznička poduzeća u stopostotnom državnom vlasništvu. Naime, Sektor za željeznički i intermodalni promet, unutar Uprave za kopneni promet i inspekciju, zadužen je za kreiranje politika i upravni nadzor nad HŽI-em HŽPP-om i HŽ Cargom.

Moje stajalište vezano uz ulogu HŽ Infrastrukture identično je onome nove direktive 2016/2370 kada govori o zadaćama upravitelja infrastrukture. Pa tako direktiva u članku 2. navodi, citiram:

„upravitelj infrastrukture“ znači svako tijelo ili poduzeće odgovorno za upravljanje željezničkom infrastrukturom na mreži, njezino održavanje i obnovu, kao i odgovorno za sudjelovanje u njezinu razvoju kako je utvrdila država članica u okviru svoje opće politike razvoja i financiranja infrastrukture;“.

Pri tome se pod pojmom „upravljanjem željezničkom infrastrukturom“ podrazumijeva dodjela trase vlaka, upravljanje

prometom i ubiranje pristojbi za korištenje infrastrukture. HŽ-Infrastruktura dakle nije niti može biti građevinska tvrtka. No time uloga održavanja i građenja željezničkom infrastrukture nije ničime umanjena već samo stavljena u kontekst ispunjavanja osnovne funkcije kompanije.

Svojevremeno su Željeznička tehnička škola i Fakultet prometnih znanosti imali programe za obučavanje stručnjaka iz područja signalno sigurnosnih i telekomunikacijskih uređaja. Zadnjom organizacijom HŽ Infrastrukture za ta radna mesta više se to ne prizna već se isključivo traži elektrotehnička struka. Na taj način je ugrožen jedan čitavi podsustav. Kako gledate na taj problem?

Organizacija rada HŽI je isključivo u domeni Uprave HŽI. Poznavajući programe koji su se provodili u ŽTS i na FPZ smatram da nema nikakve

zapreke da odgovorne funkcije vezane uz održavanje signalno sigurnosnih i telekomunikacijskih uređaja ne obavljaju kolege koje su se obrazovale u ove dvije ustanove, dapače. Mislim da su nam u ovom segmentu važna interdisciplinarna znanja i vještine - kako za obrazovanje mladih kadrova, tako i za budućnost prometa i veza u Hrvatskoj.

Interoperabilnost željezničkog sustava prepoznaće prometno-upravljački i signalno-sigurnosni podsustav kao jedinstvenu cjelinu. Kad se može očekivati takav ustroj u našim propisima pa i u samoj HŽ Infrastrukturi?

Kao što sam već navela, ustroj i organizacija HŽI u nadležnosti su Uprave HŽI. Ministarstvo zadaje smjer kroz donošenje zakonskih i podzakonskih akata. U kontekstu promjena EU zakonodavstva, ali i uočenih problema, mogu najaviti

promjenu zakonodavnog okvir koji regulira željeznicu. To će biti predmet stručnih i javnih rasprava pa će svi imati prilike argumentirano raspravljati o tome što i kako treba mijenjati.

Iako smo socijalni partneri obično najviše probleme bude oko restrukturiranja koje se svodi na smanjenje broja izvršnih radnika, a koje obično za sobom ne potakne smanjenje troškova radnika. Činjenica je da u željezničkim poduzećima nije toliko problem u broju radnika koliko u njihovo slaboj sposobnosti i velikoj starosnoj strukturi. Može li HŽ Infrastruktura krenuti putem DB-a i ponovo početi zapošljavati stručne željezničke radnike koji su nam potrebni?

Ako se ne varam, starosna struktura radnika u HŽI je 47 godina. Vjerujem da ni u ostalim željezničkim

poduzećima u državnom vlasništvu nije drukčija situacija. Ako uzmemo u obzir da okosnicu poduzeća čine radnici izvršne službe, koji moraju zadovoljiti određene psihofizičke sposobnosti, pomlađivanje poduzeća je pitanje, prije svega, osiguranja obavljanja osnovnih funkcija tog poduzeća. To se mora dogoditi. Svaka odgovorna uprava mora o tome voditi računa.

Restrukturiranje HŽ Infrastrukture

Najavljuje se (nekako stidljivo) daljne restrukturiranje HŽ Infra. Obično to znači kresanje broja neposrednih izvršitelja. Imate li konkretna saznanja o namjerama po ovoj temi?

Restrukturiranje željezničkog sektora traje od samostalnosti naše Države. Zadatak svake uprave jest da kreira organizaciju, postavi radne procese i racionalizira troškove gdje





je to moguće i opravdano. Tek na osnovi postavljenih radnih procesa moguće je izračunati potreban broj izvršitelja. Današnja ekonomска znanost radnika promatra prije svega kao čimbenika stvaranja dodane vrijednosti, a ne kao puki trošak. Vjerujem da će uprava u HŽI ali i u ostalim poduzećima željezničkog sektora u državnom vlasništvu o tome voditi računa.

McKinskyev materijal najavljen i izrađen u prvoj polovici ove godine kao podloga za novi proces restrukturiranja nikad nismo vidjeli, niti ga nam je bilo tko prezentirao. Zastupate li i Vi takav socijalni dijalog u kojem socijalni partneri ne razmjenjuju bitne informacije, ne sastaju se?

Na temu socijalnog dijaloga nedavno sam razgovarala i za list „Željezničar“ pa se mogu nadovezati da na sindikate gledam kao na partnere i dio rješenja, a ne kao na problem. Zato sam i otvorena

za razgovore s reprezentativnim sindikatima iz svih poduzeća koja su u mojoj nadležnosti. Željela bih naglasiti kako razgovarajući o rješenjima svi moramo biti realni. Želim voditi argumentirane rasprave i u njih što više uključiti stručnu javnost. Kritiziranje bez pokrića, pokušaji bilo kakvih ucjena, kao i usvajanje neodrživih prijedloga ne dolaze u obzir, a naša su vrata uvijek otvorena za razgovor.

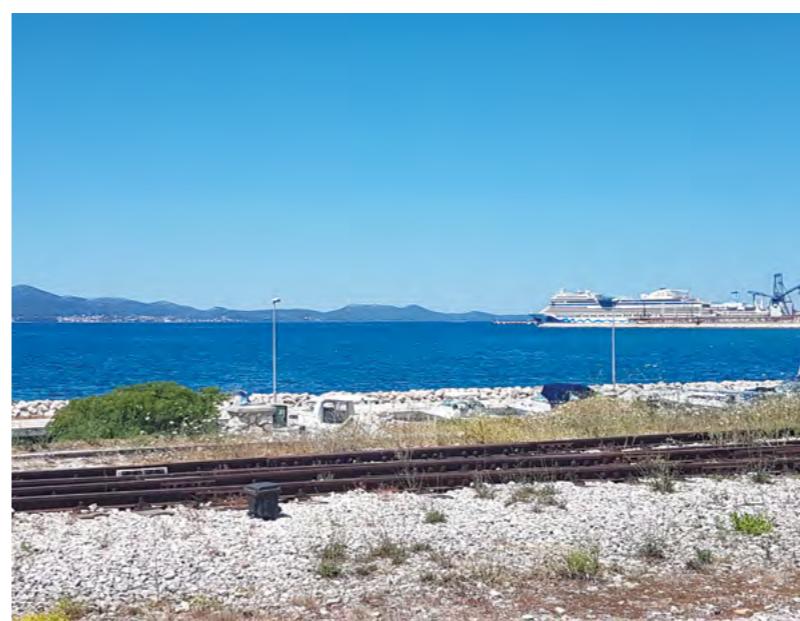
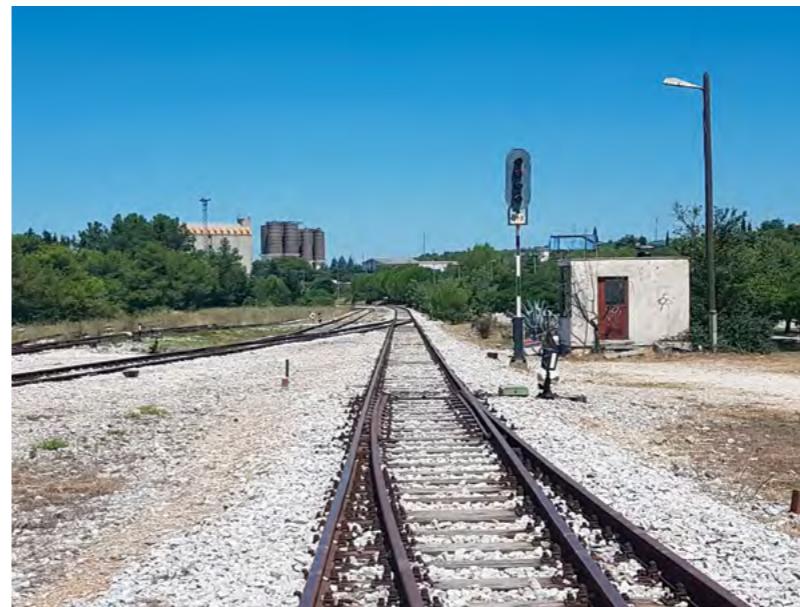
Kada je u pitanju sadašnjost i budućnost željeznice svi trebamo biti na istoj strani, a to je moguće postići samo konsenzusom svih relevantnih dionika.

Okusili smo tijekom zadnjih godina rezultate rada politički uhljebljenih na najodgovornijim pozicijama u društвima nastalim podjelom jedinstvenih HŽ-Hrvatskih željeznica. Uskoro očekujemo finiširanje natječaja za uprave u HŽ Infri i drugim društвima. Možemo li dočekati

zaokret, odnosno da na te odgovorne pozicije dodu ljudi koji imaju najbolje stručne reference?

Nakon dugo vremena članovi i predsjednici uprava biraju se na temelju javnog natječaja. Javnim natječajem definirani su uvjeti koje kandidati za pojedina poduzeća i pozicije moraju zadovoljiti. Polazeći od te činjenice nadam se da su se javili svi koji imaju nešto za ponuditi u smislu stručnosti i znanja, te da će povjerenstvo za odabir Vlade RH imati priliku izabrati najbolje među najboljima.

Nadam se da je došlo vrijeme da sa stručnim i kompetentnim timovima krenemo u novo poglavje za željeznički sektor. Napominjem da se rezultati ne mogu očekivati preko noći i da ovaj sektor ne može dati rezultate u takvom kontekstu. Ali smo krenuli rješavati stavku po stavku i cilj nam je stvaranje učinkovitog, funkcionalnog i održivog prometnog sustava na svim razinama.



KOLODVR BIBINJE

PIŠE: Ante Kunčić
FOTO: Ante Kunčić

Davne 1967. godine u kolodvor Bibinje je stigao prvi putnički vlak iz Knina s izravnim vagonom iz Zagreba. Na slikama iz arhive kolodvor je izgledao mnogo ljepe prije pedeset godina nego danas. Danas je tu derutna kolodvorska zgrada kao i prostor blok kuća iz kojih je vidljiva nebriga vlasnika.

Ne tako davno, prije pet godina rađen je projekt modernizacije i rekonstrukcije kolodvora u Bibinju a nositelj projekta bila je HŽ Infrastruktura. Tom rekonstrukcijom je predložena izgradnja 4 kolosijeka prema luci Gaženica kao i izgradnja tunela „Bibinje“ u kojemu bi projektirana brzina bila 100 km/h. O tom projektu više nema niti spomena.

Inače kolodvor Bibinje je jedan od najvažnijih kolodvora na zadarskoj pruzi u teretnom smislu. Iz kolodvora se odvaja industrijski kolosijek prema luci i tzv. „Sojari“. Na žalost teretni promet je sveden na marginu a putnički promet se već nekoliko godina ovom prugom ne odvija, odnosno supstituiru se autobusima. Željezničari su najmanje krivi za takvu situaciju ali zbog toga najviše ispaštaju.

POVJERENSTVO ZA (BES)POMOĆ



PIS: Nebojša Gojković
FOTO: Nebojša Gojković

Vlast – taj sveti gral širokih narodnih masa i svih društvenih slojeva, san koji su generacije budne sanjale, te cilj koji je kroz stoljeća opravdavao sva sredstva da se do njega dođe. Nema tu nikakve tajne; u samoj ljudskoj prirodi je uvijek težiti ka nečem boljem i višem. A vlast je tu bez konkurenkcije; sama pomisao na nju čovjeku daje „krila“, jer vlast sa sobom donosi društveni status, donosi brojne pogodnosti, materijalne dobitke, zaštitu od bilo kakve odgovornosti, a možda najprimamljivije od svega, donosi moć da se odlučuje o sudbini onih drugih koji nisu na vlasti. O tome koliko vlast privlači ljude dovoljno govore podaci o broju kandidata koje imamo na svakim parlamentarnim ili lokalnim

izborima. Ali, kako je broj raznih pozicija u vlasti prilično ograničen u odnosu na broj onih koji bi htjeli do njih doći, tako tek rijetki dohvate one najprimamljivije visine na kojima je vlast skoro pa absolutna. Oni koji to ne uspiju, prisiljeni su zadovoljiti se nekim nižim pozicijama, ali bez obzira koliko te pozicije bile nisko, bitno je da uvijek ima onih koji su još niže. Jer, kako je jednom rekao Petar Petrović Njegoš: „Ko imalo, 'ak na brdu stoji, više vidi no onaj pod brdom“. Tako dolazimo do svakodnevnih životnih situacija u kojima razni društveni patuljci, opsjednuti vlastitom „veličinom“ i osjećajem moći, a koji su na nekakvoj hijerarhijskoj ljestvici tek jedan stepenica iznad nas, vođeni tom i takvom logikom iskoristavaju

svoju poziciju kako bi nam u svakom trenutku pokazali tko je „glavni“. Razni poslovode, vođe smjene, kontrolori, voditelji, desetnici, redari; svima njima zajedničko je to što su taj mali koracić iznad onih drugih, a što onda po njihovom shvaćanju znači da im se ti drugi, odnosno mi, opetovan i bespogovorno imamo klanjati. Kada bi to bili svi kojima se moramo klanjati, bilo bi to još i podnošljivo, ali svjedoci smo da gdje god dođemo, u koju god službu ili ustanovu, svaki onaj „aparatčik“ kojem moramo „hodočastiti“ kako bismo obavili neku od svojih građanskih dužnosti na koje nas sustav obvezuje, u svakom nam momentu zorno stavljao do znanja da je sada i ovdje on za nas „Bog i

batina“. Brojni su primjeri bahaćenja i arogancije na koje nailazimo od strane tih „odabranih“; pa tako dođeš u „FINA“-u, a tamo od 5 šaltera radi naravno, samo jedan, a na njemu baba dovoljno stara da se kao mala mogla igrati „trule kobile“ s Matijom Gupcem. Red ispred šaltera toliki da zbog ograničenosti prostorije ljudi ne mogu stajati jedan iza drugog, već su se raširili i lijevo i desno. I tako, staneš na kraj reda i gledaš kako dotična, ustiju punih keksa „Domaćica“, obraduje uplatnice „brzinom“ kojom bi zadivila i one majmune ljenivce. Tek s vremena na vrijeme, preživajući one kekse jednakom „brzinom“ kojom rješava uplatnice, podigne svoj polusanjivi i nadasve plemeniti pogled prema gomili koja čeka, dok joj na licu zaigra lagani smješak kojim kao da kaže: „Ma ima da čekate, mamu vam seljačku!“ Ili u bolnici, gdje na pojedinim odjelima liječnice i medicinske sestre odjevene kao da se spremaju glumiti u nekom niskobudžetnom porno filmu (ovo im ne uzimam za zlo), pacijente primaju tek u pauzama između dvije turske serije, dok na vratima najvećim mogućim fontom piše „NE KUCAJTE“ (vjerojatno da im se ne remeti koncentracija dok prate „fabulu radnje“). Na ovakve i slične pojave gotovo da smo se navikli smatrajući to nečim neizbjegnjim i uobičajenim, pa tek poneki od nas malo tanjih živaca, zna tu i tamo podići glas i pobuniti se, al' to više da bi izbacio bijes iz sebe, nego što očekuje da će tim činom nešto promijeniti. Ipak, ima nešto na što je većina ljudi slaba i zbog čega će napraviti stvari koje možda u drugim okolnostima ne bi, a to su djeca. Ako smo mi već spremni trjeti u raznim životnim situacijama i od strane raznog polusvijeta, ne želimo da to isto prolaze i naša djeca, osobito ako su tek na početku života i osobito ako su bolesna. Jer koliko god čovjek posjedovao novčano i materijalno, ipak su djeca ono najvrjednije u našim životima, ono što im daje smisao i ono jedino što će ostati iza nas, kao živi spomenik i podsjetnik da smo i mi jednom bili ovdje. Što bi rekao pjesnik: „Djeca su ukras svijeta“, a roditeljska ljubav osjećaj je teško usporediv s bilo kojim drugim. Mnogi su primjeri gdje su roditelji zarad svoje djece bili spremni na sve, boreći se sami protiv svih, pa i protiv samog sustava, odnosno protiv onih koji taj sustav predstavljaju, ne žaleći ni vremena ni sredstava kako bi vlastitom potomstvu omogućili ono što možda oni sami za sebe nikada ne bi ni pokušali izboriti. U HŽ Infrastrukturi već godinama djeluje Povjerenstvo za dodjelu pomoći, cija je osnovna svrha i zadaća vršenje pravedne i transparentne raspodjele finansijskih sredstava tvrtke, predviđenih kao oblik pomoći svim našim kolegicama i kolegama koji su spletom životnih okolnosti došli u situaciju da im je takva vrsta pomoći potrebna. Najčešće su to zdravstveni razlozi, odnosno teže bolesti njih ili članova njihovih obitelji. Skoro do kraja prošle godine u radu spomenutog povjerenstva učestvovao je i SINDIKAT PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE i bio je to period iz kojeg nisu ostali nikakvi „repovi“; nitko nije bio uskraćen i pomoći su se uredno isplaćivale svima kojima je to bilo potrebno. Nakon potpisivanja sramnog Kolektivnog ugovora između poslodavca i dva „sindikata“, stvari su se i ovdje promijenile. Ono „sindikati“ stavio sam pod navodnike jer svaka sličnost između spomenute dvije organizacije i onoga što je definicija sindikata i sindikalnog djelovanja, može biti jedino slučajna i nemamjerna. To se potvrdilo i u potpisanim Kolektivnim ugovoru, gdje su „odgovorni“ između ostalog, stavili i odredbu po kojoj članove svih povjerenstava koja postoje u HŽ Infrastrukturni mogu imenovati samo potpisnici Kolektivnog ugovora. Jedna ovakva odredba stavljena je samo iz razloga kako bi se naš sindikat eliminirao iz tih povjerenstava, jer su znali da mi, kao što to uostalom ne bi ni bilo koji iole ozbiljniji sindikat, nikada nećemo potpisati ovakav Kolektivni ugovor. Moram priznati da ni nakon početka primjene ove i ovakve odredbe, nismo vjerovali da će biti problema barem u ovom djelu koji se odnosi na dodjelu pomoći. Tako smo potkraj prošle godine na adresu Povjerenstva za dodjelu pomoći, poslali zamolbu za pomoći našem kolegi Goranu Hatu, prometniku vlakova u kolodvoru Čačinci. Napominjem da je sve što ćete u ovom tekstu dalje pročitati, pisano uz suglasnost kolege Gorana i njegove supruge i da bez te njihove suglasnosti ovaj tekst ne bi ni bio objavljen. Supružnici Hat imaju sina Alenu starog 10 godina, a koji je dijete s posebnim potrebama. Posljedica je to krvarenja na mozgu koje je imao pri porodu, te porodične sepe i ciste na mozgu. Osim toga, dijagnosticiran mu je i poremećaj pažnje ADHD, kao i smetnje u motoričkom funkcioniranju i psihomotoričkoj organizaciji. Zbog ovako izraženih teškoća u razvoju djeteta koje zahtijevaju intenzivnu roditeljsku prisutnost, specijalna bolnica za zaštitu djece s neurorazvojnim i motoričkim smetnjama „Goljak“, odjel „majka-dijete“, svojim nalazima i mišljenjem omogućila je Goranovoj supruzi skraćeno radno vrijeme kako bi što više vremena provodila sa sinom. Isto tako, uz obavezan individualizirani program, za Alenovo školovanje neophodna je i pomoći asistenta u nastavi. Prema rezultatima posljednjeg nalaza

dobivenog nakon elektroencefalografske obrade (mjerjenje električke moždane aktivnosti), Alenovo stanje se u međuvremenu još dodatno pogoršalo. Ono što je isto tako bitno napomenuti, jest činjenica da Goran i supruga nisu Alenovi biološki roditelji. Kako nisu mogli imati vlastite djece, krenuli su u postupak usvajanja djeteta. Nakon godina čekanja pružila im se prilika, te su usvojili Alena koji je tada imao 2 i po godine, unaprijed znajući da usvajaju dijete s bolešću čije će posljedice osjećati čitav život. Tako je ovog dječaka, koji je od dana dolaska na ovaj svijet, pa do svoje 2 i po godine života proživio toliko toga lošeg koliko većina ljudi ne proživi za čitav svoj vijek, konačno pogledala sreća. Dobio je roditelje, dobio je mamu i tatu kojima će od tog trenutka pa sve do vječnosti biti centar svijeta, ispunjenje svih njihovih želja i sav njihov život. Da Alen ima zdravstvenih problema, saznao sam od Goranovih kolega, pošto on to u našim razgovorima nikada nije spominjao. Kako sam već imao iskustva s pisanjem ovakvih zamolbi, jer osim Gorana još nekoliko naših kolega ima teško bolesnu djecu i prijašnjih godina uredno su dobivali pripadajuće pomoći, isto to napravio sam i u Goranovom slučaju; od ogromnog broja medicinske dokumentacije (nekoliko kilograma), a dio koje možete vidjeti i na priloženoj fotografiji, odabrao sam nekoliko nalaza i otpusnih pisama iz kojih je više nego vidljivo o kakvoj bolesti je riječ. Nakon prvog održanog sastanka Povjerenstva za dodjelu pomoći u novom sastavu, dolazimo do informacije da je Goranova zamolba za pomoći odbijena. Iako smo u prvi mah iznenadeni ovakvom odlukom, pretpostavljamo da smo možda pogriješili u dostavi dokumentacije. Dolazimo do broja predsjednice Povjerenstva, izvjesne gospodice ili gospođe Domotorfy (o

istoj ne znamo apsolutno ništa) s kojom Goran stupa u kontakt kako bismo saznali razloge odbijanja zamolbe, te pri ponovljenoj zamolbi iste otklonili. E, tek tad doživljavamo pravi šok; vjerovali ili ne, spomenuta predsjednica krajnje netaktično i gotovo beščutno, pokušava uvjeriti našeg kolegu da je njegov sin gotovo pa potpuno zdravo dijete i da bolest od koje boluje i nije nešto posebno, pa samim tim njegovo liječenje i ne iziskuje neke posebne troškove. Na Goranova uvjerenavljanja kako se tu ipak radi o djetetu s posebnim potrebama, predsjednica „poentira“ tako što ga traži da priloži račune iz kojih bi se vidjelo koliku svotu novca Goran godišnje troši na Alenovo liječenje. Vidno uznemiren i jedva se suzdržavajući da cijenjenoj dami ne kaže sve što je u tom trenutku osjećao, Goran prekida ovu komunikaciju. Možda je i bolje da je završilo tako, mada, da sam kojim slučajem ja razgovarao umjesto njega, a bila je i ta opcija, vjerujem da bi dotičnoj i danas zvonilo u ušima od onoga što bi tad čula. I sad se ponovo vraćamo na uvod ovog teksta; to je taj osjećaj moći i to je ta situacija kad osobe potpuno nedorasle položaju i funkciji na koju su došle uglavnom negativnom selekcijom, dođu u priliku odlučivati o nečijoj sudbini. Prije ili kasnije na površinu isplivaju sva njihova sujeta i njihov beskrajni ego, pa imaju neodoljivu potrebu demonstrirati silu koja proizlazi samo i isključivo iz tih njihovih položaja i funkcija. Pod utjecajem jednog ovako negativnog iskustva, Goran ne želi više tražiti pomoći i tek na moje uporno nagovaranje pristaje da zamolbu ponovimo, s tom razlikom što će ju pisati on osobno. Smatrajući da je za ovaj slučaj bitno iznijeti sve detalje, njegovu zamolbu iz koje je više nego razvidno kakva sve to odricanja, emocionalna i materijalna, jedna ovako teška bolest podrazumijeva, prenosimo Vam u cijelosti:

*Poštovani,
ja Goran Hat, rođen 27.
04. 1969.g. u Orahovici, zaposlen
sam u HŽ Infrastrukturi na radnom
mjestu prometnik vlakova u
kolodvoru Čačinci s radnim stažem
od 29 godina. Hrvatski sam branitelj,
oženjen Željkom Hat dj. Jurić, otac
sam malodobnog Alena Hata rođ. 13.
05. 2007.g. (rođen kao Alen Paver
, djeteta s posebnim potrebama.
Ovom zamolbom obraćam Vam se
po drugi put za financijsku pomoći
koju HŽ Infrastruktura dodjeljuje
djelatnicima koji imaju bolesnu
djecu.*

Alen Hat odmah po rođenju dobiva

krvarenje na mozgu s drugog na treći

stupanj, porodičku sepsu i cistu

na mozgu. Po svim medicinskim

pokazateljima postaje neurorizično

dijete, a to će ostati i kroz cijeli

život. Alen odmah po rođenju

biva ostavljen od svojih bioloških

roditelja i do navršene 2 i po godine

zbrinut je u „Kući Terezije od malog

Isusa“ za nezbrinutu djecu, Vrhovec

29, Zagreb. U dobi od 2 i po godine

supruga i ja ga posvajamo i bez

obzira što smo znali da se radi o

djetetu s posebnim potrebama,

našoj sreći nema kraja.

*Alenu kao djetetu s posebnim
potrebama potrebite su stalne
kontrole i bolnički nadzor u „Klinici
za dječje bolesti“ Zagreb, „Klinici za
pedijatriju“, Klaićeva 16, Zagreb. Taj
nadzor obavlja se u terminima od
nekoliko puta godišnje i po potrebi.
Tu obavljamo neuropedijatarski
nadzor i snimanja mozga, te se zna
desiti da i po nekoliko puta tjedno
ili mjesечно moramo putovati u
Zagreb. Put od Čačinaca do Zagreba
i natrag iznosi oko 500 km. Klinika
u Klaićevoj 16 jedina je koja ima
stručnjake i opremu prilagođenu
tom uzrastu, te ista snimanja i nadzor
ne možemo obaviti u našem bližem
okruženju (Osijek, Virovitica).
Bolničko liječenje u terminima od 2
puta godišnje (zimski, ljetni) također
obavljamo u „Specijalnoj bolnici
za zaštitu djece s neurorazvojnim*

*ovakav razlog za odbijanje
moje zamolbe nisam očekivao.
Napominjem kako nikada do sada
nisam skupljao račune i zbrajao
kune koje sam uložio u zdravlje
svog djeteta, a to ne mislim činiti
ni ubuduće. Svaki neprospavan sat,
svaki prijeđeni kilometar i svaka
kuna koju sam dao ili ču tek dati
zbog zdravlja svog djeteta, ulog je u
njegovu i našu budućnost.
U nadi u pozitivno rješenje
moje zamolbe, srdačno Vam se
zahvaljujem, a u prilogu Vam
dostavljam manji dio medicinske
dokumentacije o svom djetetu,
koju sam na Vaš zahtjev spreman
dostaviti i kompletну.*

Lijep pozdrav!

*Uz ovako napisanu zamolbu,
ovaj put kopiramo blizu stotinu
Alenovih nalaza, otpusnih pisama i*





povijesti bolesti. Vjerujem da nitko prije na Povjerenstvo za dodjelu pomoći nije uputio ovakvu količinu medicinske dokumentacije. I sve uzalud; „četa mala, ali odabrana“ i drugi put odbija Goranovu zamolbu. Da je kojim slučajem istu ovakvu količinu medicinske dokumentacije sa istom ili sličnom zamolbom poslao na adresu svih ustanova, organizacija i udruga koje se bave humanitarnim ili društveno korisnim radom, vjerujem da bi od velike većine njih dobio barem nekakvu pomoć. Jedino od tvrtke u kojoj radi skoro 3 desetljeća, da ne kažem „svoje“ tvrtke, ne može dobiti baš nikakvu pomoć. Zašto? Pa zato što su „odgovorni“ tako odlučili. Čestitam „gospodo!“ „USPJELI STE“ još jednom! Čudim se samo kako da niste i ovim, kao što ste to ponosno uradili s „uspjehom“ iz mjeseca studenog prošle godine, zatrpalili i oblijepili sve oglasne ploče i izloge. Isto tako, nadam se da se s ova „uspjeha“ jednako ponosite. Ima ona jedna poslovica koja govori o ponosu i stidu, no budući da sam

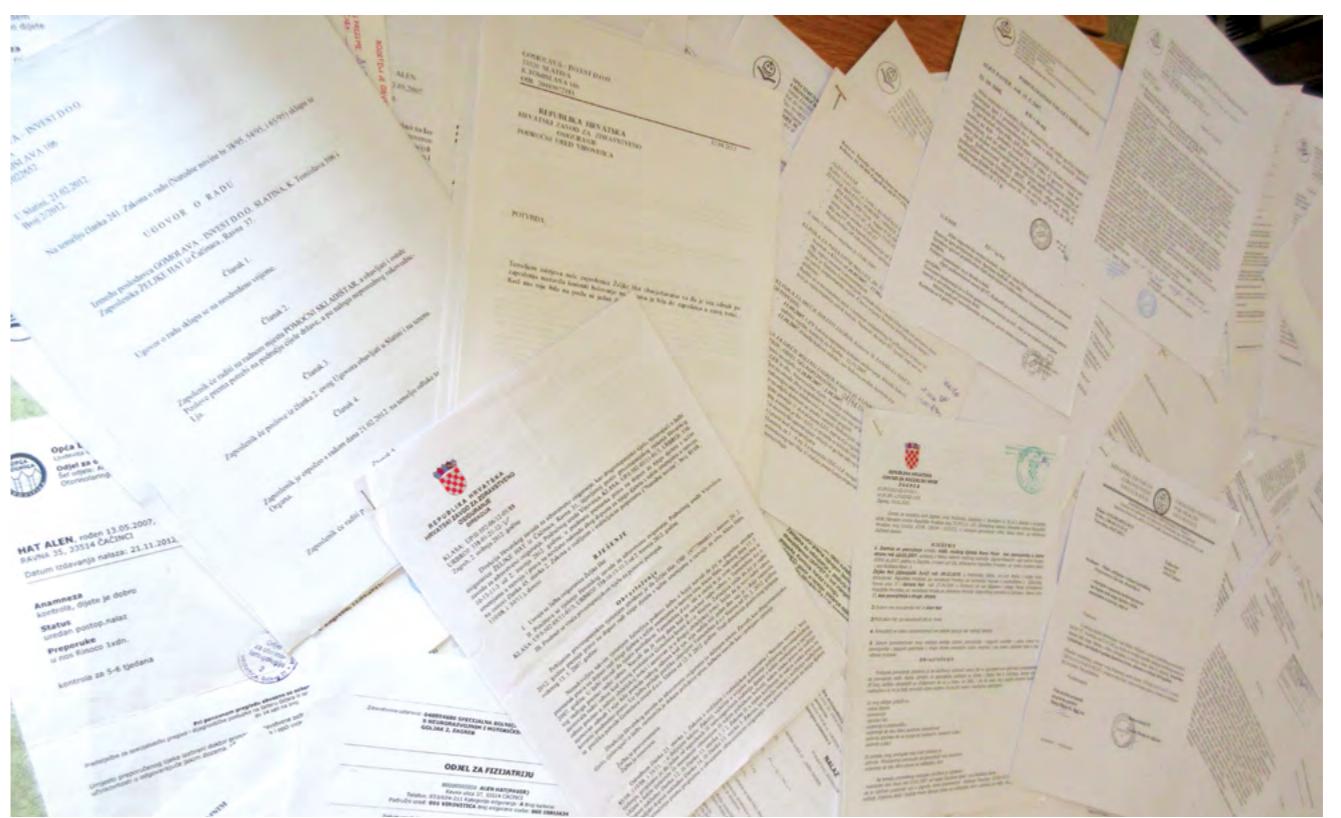
ju već spominjao u nekim svojim prijašnjim tekstovima, ne bih sada da se ponavljam, a i koliko god puta da ju ponovim, sumnjam da biste ju shvatili. Koliko je odlukadase Goranu ne dodjeli pomoći neutemeljena i nelogična (da ne upotrijebim neki drugi izraz), dovoljno govoriti podatak da mu je poslodavac prema članku 64. Kolektivnog ugovora kojim se definira način na koji se radniku uvećava broj dana godišnjeg odmora (dio koji govori o socijalnim uvjetima), omogućio uvećanje godišnjeg odmora za 2 dana, a koje mu pripada kao roditelju hendikepiranog djeteta. Iz toga proizlazi da su Alenova bolest i hendikep dovoljni da se Goranu prizna pravo na uvećanje godišnjeg odmora, ali u isto vrijeme nedovoljni da bi mu Povjerenstvo koje je imenovao i postavio taj isti poslodavac zajedno sa svojim marionetama, dodijelilo pripadajuću pomoć. Kako je istina od samih početaka ljudskog postojanja najopasnija, a samim tim i najskuplja roba, cijenu objavljuvajući

te „robe“ imao sam priliku i sam platiti; pisano upozorenje i praćenje od 365 dana. Zanimljivo je da je u tom mom kažnjavanju možda i glavnu ulogu odigrao već pomalo zaboravljeni hit Dževada Ramadanovića „Suzne oči Katarine“. Znam da ekipa koja je dala sve od sebe kako bi mi sve to „spakovala“, jedva čeka da ponovo nekog „uznemirim“, pa da to iskoriste kako bi završili započeti proces, odnosno kako bi me eliminirali izvanrednim otkazom, kad već opravljene metode poput prijetnji i zastrašivanja ne daju očekivane rezultate. Ali postoje u životu stvari koje su iznad svega, pa u krajnjem slučaju i iznad samog života. Vraćajući se još jednom na uvodni dio ovog teksta, ne mogu, a da ne primijetim kako živimo u vremenu u kome svatko tko je malo „iznad“ nas može pišati po nama, a od nas se očekuje da mu aplaudiramo, a ako ne to, ono barem da šutimo o tome. Osobno znam i susrećem neke koji šute i aplaudiraju, ali isto tako znam i mnoge druge koji ne pristaju na to i ne žele šutjeti, a Goran je

nesumnjivo jedan od njih. Ne znam što će njegov sin Alen biti kad odraste, ali poznavajući mu roditelje, sa sigurnošću mogu ustvrditi da će biti ČOVJEK. I kakav bi ja to onda je.. ni sindikalista bio, kada bih zatvorio oči i prešudio u našoj tvrtki do sad nezabilježenu nepravdu učinjenu kolegi kojeg poznajem više od 20 godina i njegovoj obitelji? A mogao bih, kako ne, kao i neki drugi; dobri s poslodavcem, dobri s drugim sindikatima, dobri im i koeficijenti, još samo da je pi..e s orasima pa da se lagano i opušteno čeka mirovina. I onda dođe tamo neka budala i sruši im „snjegovića“. Uz sav rizik da ga opet srušim, naravno da ni ovaj put neću šutjeti, bez obzira na možebitne posljedice i na to koliku cijenu ovaj put platiti. Kako mi uređivačka politika i dignitet lista „NA PERONU“ ne dozvoljava da napišem sve što bih htio i mogao napisati o članovima tog famoznog Povjerenstva za dodjelu pomoći, pokušat ću se izraziti na nešto drukčiji način; kada bi se sve ono loše i negativno što jedna osoba može misliti o drugoj osobi ili osobama, pomnožilo s milijardu milijardi, umnožak ne bi bio ni blizu

toga koliko ja imam loše i negativno mišljenje o toj družini. Isto tako, imajući u vidu podneblje u kojem živimo, kao i razinu uobičajene ljudske komunikacije, sigurno je većina Vas koji ovo čitate čula za razne pogrdne izraze i mnogobrojne maštovite, te nadasve sočne psovke. E, pa računajte da sam između ove i slijedeće napisane rečenice sve njih (i još puno više) uputio na već spomenutu adresu. Pitam ovom prilikom sebe, kao i Vas, što je to u čovjeku i kakav to karakter treba imati da bi se uskratila pomoći djetetu koje gotovo više vremena provodi po medicinskim ustanovama nego što se igra s prijateljima? Pa imaju li ti ljudi vlastitu savjest? Još bih i razumio njihove postupke kada bi odlučivali o svom novcu, ali ovdje se radi o novcu koji jednako pripada svim zaposlenicima kojima je potrebna pomoći. Naravno da će ih ovaj tekst sve skupa jako „uznemiriti“, naravno da će i oni tražiti od poslodavca da ih zaštiti od mene, ali u svemu tome jedino je bitno da ih nikad i nikako neće uznemiriti sudska jednog teško bolesnog dječaka. Ovdje ću stati, jer se bojim da ne

podlegnem emocijama i ne odem u krajnost koju ne bih želio, a i sve što bih dalje napisao bilo bi samo na drugi način ponavljanje one nenapisane rečenice s pogrdnim izrazima i psovka. Na samom ču kraju, umjesto bilo kakvog zaključka ili ocjene, budući da iz predmetnog Povjerenstva znam jedino za već spomenutu predsjednicu, iskoristiti priliku da njoj osobno, ovako javno uputim poruku na način da ću parafazirati posljednji stih Balaševićeve „Plave balade“; ...neko je puk'o, neko je svirn'o, ma ti si super predsjednice, ako stvarno spavaš mirno... Najmanje što očekujem nakon objave ovog teksta jest temeljita i detaljna analiza istog, a u svrhu pronalaženja kompromitirajućih elemenata. Ako pak nekim čudom ipak izostanu očekivani rezultati, predlažem da se ponovo aktivira onaj hit Dževada Ramadanovića; garantiram da će sporni elementi vrlo brzo biti pronađeni. Samo dostojanstveno...





TURNUSI KAO POGODNOST

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: SPVH



DAMIR BRLETIĆ,
prometni dispečer u operativi Zagreb

Premda bi ovu priču trebalo početi s našim sugovornikom, Damirom Brletićem, ne mogu a da prije toga ne spomenem očiglednu budalaštinu koju je prethodna Uprava HŽ Putničkog prijevoza izvela ukinuvši željezničke telefonske informacije. „Putničari“ i naši dispečeri bili su „soba do sobe“ i činili su jednu odlično uigranu cjelinu. Prošle godine ukinute su željezničke informacije na totalno iznenadenje ljudi koji su tamo radili. Posao davanja informacija koje se usput i naplaćuju dobila je privatna firma smještena u nekakvoj dalekoj staklenki. Što reći - ništa - vratimo se temi.

Damir Brletić živi u Hrvatskom Leskovcu i s njim sam prvi put razgovarao prije kakvih sedam, osam godina kada je na kolodvorsku zgradu postavljana spomen ploča u povodu dolaska sestara karmelićanki u to mjesto. Ove godine obilježava se stota obljetnica njihova dolaska i djelovanja u Hrvatskom Leskovcu. Naš sugovornik, uz rad na željeznicama ima dva hobija (hvala turnusima) jedan je pjevanje u crkvenom zboru „Mi tamburica“, a drugi je pčelarstvo. Hobi kojim se želio baviti od malena, a konačno je „krenuo“ prije šest godina.

Danas, kao dispečer na postavnici Glavnog kolodvora, Damir Brletić spada u kategoriju iskusnih željezničara. Na željeznicama je od 1. studenog 1990. godine. Radio je kao prometnik u Hrvatskom Leskovcu, u Zagrebu a posljednjih

pet godina je na postavnici. Imao je želju raditi na Ranžirnom kolodvoru, ali je nije ostvario:

- „Htio sam na Ranžirni kolodvor, ali je na Glavnem kolodvoru manjkalo prometnika i tako da nisam dobio premještaj.“

Posljednjih pet godina Damir Brletić radi na postavnici Glavnog kolodvora kao dispečer. U toj velikoj sobi nekada je radilo pet, a danas su tri dispečera. Ono što ohrabruje je povratak tereta na pruge. Sva trojica dispečera koje smo zatekli u smjeni slažu se kako je oživio promet na našim prugama i to ponajviše zahvaljujući privatnim prijevoznicima u teretnom prometu.

„Danas radimo s devet prijevoznika. U terenom prometu uz HŽ Cargo tu su još RCC, PPD Transporti, THM, SŽ-Tovarni prevoz, Rail&Sea, Transagent špedicija. Uz njih tu su još HŽ Putnički prijevoz i HŽ Infrastruktura.“

Premda putovanje vlakom od Hrvatskog Leskovca do Zagreba traje kakvih dvanaest minuta, Damir Brletić na posao ipak putuje osobnim automobilom:

- „Čini mi se da je ovako sigurnije da će na vrijeme doputovati na posao. Pruga prema Karlovcu je jedno kolosiječna i svako kašnjenje vlaka za sobom vuče drugo.“

Rad u turnusima nešto je što Damiru Brletiću odgovara, odnosno ide mu u prilog:

- „Cijeli život radim u turnusima. S obzirom na takvo rano vrijeme

mogu si jako dobro isplanirati slobodno vrijeme te uskladiti posao i hobije.“

Prije sedam godina započeo je s pčelarstvom, hobijem kojim se želio baviti od malena. kako to pravila nalaže započeo je s tri zajednice, a ubrzo je „skinuo“ još dva roja:

- „Jedan roj sam „skinuo“ ovdje na Glavnem kolodvoru, na 2A peronu. Bitno je pokupiti maticu i onda je druge pčele slijede.“

Danas je Damir Brletić vlasnik 35 pčelinjih zajednica koje drži u Horvatima, a gdje drugdje - nego uz prugu i kada radi s pčelama podsješno i dalje prati vlakove:

- „Kod putničkih vlakova znam koji bi vlak trebao doći i da li kasni. Kao prometnik u Leskovcu sam znao sve, a sada znam za veliku većinu vlakova. Zbog laganih vožnji vlakovi obično kasne desetak minuta. Kod teretnih je zanimljivo vidjeti cija je lokomotiva.“

Pčelarsko društvo „Zagreb“, čiji je član Damir Brletić također ima veze sa željeznicom, pošto je njegov izvorni naziv bio „Željezničar“. Kao član volonterske udruge „Pčelomat“ zajedno, po principu tko skine roj njegov je, skida rojeve pčela po gradu. Tako je nedavno skinuo rojeve s Bandićevog ureda u Praškoj ulici. Roj se smjestio visoko pa su došli vatrogasci s ljestvama. Prolaznicima su tada dobronamjerno sugerirali da se uklone pčele, a umjesto njih stave stršljenovi.



KOMPROMIS

PIŠE: Robert Radanović
FOTO: Robert Radanović

Kada ljudi putuju na zapad, zadnji kolodvor u kojem će brzi vlak stati je kolodvor Savski Marof. Ne zato jer vlak po voznom redu opet stoji kao nekad zbog granične kontrole, već zato jer će u Savskom Marofu dobiti nalog za kvar ŽCPR-a 84 (Sutla) koji je još od početka 2017 u kvaru. Popravak se očekuje, uskoro. Izgleda da je najbezbolniji kompromis valjda bio, da se za sada skoro 9 mjeseci, vlakovi zaustavljaju bespotrebno dva puta. Ali dobro dođe putnicima koji ne izađu na vrijeme u Zagreb GK, oni su zahvalni. Isto vrijedi i za prigradske do Harmice. Ali realno, i Savski Marof je

kompromis. Mjesto Savski Marof ne postoji. Pošto se kolodvor nalazi između tri mjesta, Prigorja Brdovečkog, Zdenaca i Prudnica, i netko je nekad odlučio da će se zvati Savski Marof. Neki stručnjak vjerojatno. I danas se od kolodvora odvaja pruga za Kumrovec, no na žalost, otvorena punih 6-7 km, do stajališta Harmica. Šteta što se i tu nije mogao naći kompromis sa Ž-om, da se ne zatvori novoremontirana pruga, da se ne izolira taj dio Hrvatskog Zagorja. Ali to je već u domeni viših instanci, nećemo mi njih učiti. Ali je netko kompromisno odlučio da uz poslove

graničnog, Savski Marof radi i poslove rasporednog kolodvora. Ne po pravilniku već onako, lokalno, dopisima ili usmeno. Da mora pratiti trase vlakova, da obavještava operativu o izvanrednim pošiljkama iz smjera Ž, da traži trase i elemente za vlakove, da daje iste, da daje lagane vožnje do Vinkovaca, Ogulina, Karlovca, Koprivnice, Gospića, da raspušta vlakove privatnih operatora u granici na vrijeme i ne daj Bože da zakasni, šteta se mjeri u milijardama... Ali, da u noćnoj ne trebaju baš uvijek dva prometnika, kompromisno može to i jedan. Pa ako će u toj gužvi

pogriješiti, lako ćemo dobiti prijavu za nesavjestan rad. Ma dobiti će prijavu i ako operativa ne odradi svoj posao. Jednostavnije je. Jer je netko rekao da je Marof dužan pratiti dužine i opterećenja vlakova koji se primaju od Ž-a. Ili kad vagoni u teretnici i na terenu ne odgovaraju. Ili kad operativa ne upiše u neke svoje knjige IP, prijava Marofu jer to nije uočio.... A vlak ima ili prolaz ili se zaustavi na minutu, za nalog. Morao je to prometnik vidjeti...ili kad se digne galama zašto samo jedan teretni čeka dozvolu u Savskom Marofu, a pruga je

puna. Slovenske željeznice primaju samo po jedan po jedan vlak, po naredbi granične policije. Kada oni pregledaju, može slijedeći. A Marof ima puna četiri upotrebljiva kolosijeka, jer je opet kompromisno napravljeno da se s 5. kolosijeka ne može dati izlaz za Dobovu... Ali će dobiti dobromanjernu kritiku granične policije zašto nije uočio da je na vlaku koji stoji u kolodvoru sat, dva, ma i preko 24 sata ponekad, provirila glavica iz vagona... Ali onako, u tonu: dobit će te prijavu ako još jednom... Kompromisno. Inače, Savski Marof je u



APOKALIPSA HŽ PUTNIČKOG PRIJEVOZA 2012. - 2016.

PIŠE: Darko Pelcer

Tri riječi koje najbolje oslikavaju stanje u HŽ Putničkom prijevozu koje je ostalo iza apokaliptične Uprave predvođene originalno infrastrukturnim kadrom Draženom Ratkovićem su - uništeno, prezaduženo, nekompetentno! Naravno, „lopovija“ je četvrta riječ kojom će se, htjeli ili ne htjeli, netko ipak morati pozabaviti, možda ne sada (jer, čačkanje po tuđoj lopoviji sprečava da se onaj tko „čačka“

također „malo“ poigra s državnim novčićima). No, ako ćemo biti pošteni, rijetki su oni koji su 2012. godine jasno u kamere rekli da će tri imena - a među kojima je i osvjeđeno najuspješniji demonter željezničkog putničkog prijevoza u Hrvata (notorni Dražen Ratković) - uništiti sustav, dok je daleko više onih koji su zbog svojih sitnih interesa šutjeli, kako u početku, tako i sve dok su njihovi puleni vodili pojedine firme i

ispunjavali im glazbene želje. Za početak, kako se ova priča ne bi svela na puko opanjkavanje, navest ćemo brojke koje neumoljivo svjedoče da je uprava kojoj je šefovao Dražen Ratković doslovno uništila željeznički putnički prijevoz, a sve to uspoređujući godinu koja je prethodila dolasku Dražena Ratkovića za kormilo HŽPP-a (2011.) i onu koje je prethodila njegovom odlasku (2015.).

Pokazatelj	2011. godina prije dolaska aktualne Uprave	2015.	Trend	Postotak promjene
Broj putnika	48.983.000	21.683.000*	↓	-56%
Broj voznih kilometara svih vlakova (u km)	18.100.000	14.780.000**	↓	-18%
Prihod od prodaje karata (u kunama)	369.300.000	270.500.000** (234.700.000)***	↓	-27%
Prihod od državne subvencije (u kunama)	360.000.000	502.000.000**	↑	+40%
Ukupni troškovi HŽPP (računajući i trošak vuće 2011) (u kunama)	887.500.000	886.200.000**	↔	-0,1%
Trošak po prijeđenom kilometru (u kunama)	49,03	59,95 **	↑	+22%

Već letimičnim pogledom na tablicu, vidljivo je da je pod upravljanjem Dražena Ratkovića broj putnika prepolovljen, prihod od prodaje karata smanjen za trećinu (ali zato prihod iz državne kasice-prasice koji je Dražen dobivao „bez oranja i kopanja“ narastao za 40%), broj voznih kilometara (broj vlakova) smanjen za skoro petinu, a da su ukupni troškovi ostali isti, dok je

jedinični trošak vozognog kilometra porastao skoro za četvrtinu. Dakle, ono što je osnovno u poslovanju (prijevoz putnika u vlakovima) jest smanjivan, ali su troškovi ostali gotovo u dlaku isti iz čega je jasno da su se novci trošili na sve (pogotovo na sumnjive informatičke projekte) osim na ono za što su trebali - prijevoz putnika. Razloge povećanja troškova treba tražiti, osim u neracionalnosti i

postupcima koje od lopovije razdvaja vrlo tanka nit, ali i u - podjeli vuče. Ovo potonje je, naime, generiralo povećane troškove eksploatacije i održavanja, ali i potpuno strmoglavilo pouzdanost vozognog parka, što se reflektiralo na dodano smanjenje prihoda i povećanje dodatnih troškova (najam autobusa itd.).

Broj radnika i produktivnost sustava

Prikaz broja radnika

	1.10.2012. Datum preuzimanja HŽVV	31.12.2015.	Trend	Postotak promjene
Ukupan broj radnika po sistematizaciji	2148	1838	↓	-14%
Broj strojvođa po sistematizaciji	730	587	↓	-20%
Broj radnika u Direkciji po sistematizaciji	219	238	↑	+9%

Produktivnost strojvođe vs. Direkcija

POKAZATELJ	2012. Računajući i radnike preuzeće iz HŽVV	2015.	Trend	Postotak promjene produktivnosti
Broj voznih kilometara	18.100.000	14.780.000		
Broj voznih kilometara po svakom radniku HŽPP	8.380	8.041	↓	-4%
Broj voznih kilometara po strojvođi	24.657	25.178	↗	+2%
Broj voznih kilometara po radniku direkcije	82.192	62.101	↓	-24%

Bilo kakav komentar je uistinu suvišan. Radnici u proizvodnji, strojvođe, blagajnici, konduktori... su konstantno smanjivani, ali - Direkcija je konstantno bilježila rast. Ona, Direkcija, je postala najveći generator troška rada (kako je to volio D.R. nazivati plaće radnika) zbog dva razloga - nekontrolirano bujanje i nekontrolirano dodjeljivanje visokih plaća mimo kolektivnog ugovora poslušnicima Uprave. Pa tako - glavni referent kojem u opisu radnog

mjesta piše da skrbí o radu kontrolora HŽ Putničkog prijevoza (revizori) i organizira njihov rad dobije koeficijent na plaću 2,5 jer je - koordinator rada revizora!? I tako u nedogled. Ovdje treba naglasiti da dobar dio vrijednih i marljivih ljudi u Direkciji nosi nezasluženo stigmu „neradnika“ zbog nekoliko povlaštenih, i usto krajnje nesposobnih, ali zato poslušnih - neradnika! Ta šutljiva većina, vrijednih i marljivih, radi i za sebe i za one koji beru povlaštene plaće... I pitanje je do kada će to ići, jer sve više i više onih koji znaju raditi odlazi iz HŽ putničkog prijevoza, koji sve više i više postaje mjesto za uhljebljivanje - nesposobnih agronoma i propalih dilera mobitela itd. Pitanje je dana kada će sustav do kraja kolabirati jer - unatoč ogromnoj Direkciji - tek je nekoliko ljudi preostalo koji dovoljno znaju da bi prodali uslugu i organizirali prijevoz...

Kako je radila konkurenca?

Tlapnje Dražena R. da je ekomska kriza kriva za pad broja putnika i prihoda su najobičnije laži čovjeka koji u normalnim društвima ne bi dobio povjerenje da čuva dvije nacrtane ovce. Naime, svi drugi vidovi

prijevoza su imali potpuno drugačiji trend.

	2011. godina prije dolaska aktualne Uprave	Broj putnika 2015.	Trend	Postotak promjene
Broj putnika kod javnih cestovnih prijevoznika(svi)	52.293.000	52.126.000	↔	-0,3%
Broj putnika kod željezničkog prijevoznika (HŽPP)	48.983.000	21.683.000*	↓	-56%

Očito je, dakle, da je HŽ putnički prijevoz, nakon četiri godine uništavanja od strane Uprave na čelu s D.R. - uništena firma! Za ovakvo stanje, ipak bi bilo nepravedno okriviti samo D.R. i njegove kolege iz Uprave (iako preko 90 % jest njihova zasluga). Valja biti pošten i priznat da su putnici izmišljeni da bi postojala HŽ Infrastruktura može u srednjem dobu... Takvi potezi HŽ Infrastrukture uopće nisu smetali D.R.-u, odnosno nije ništa efikasno pokušao učiniti da bi ih spriječio, nego ih je samo koristio za alibi svih onih promašaja koje je on namjerno napravio.

* u broj putnika prevezениh željeznicom 2015. godine uračunat je i prijevoz izbjeglica, tako da je ovaj broj manji za oko 500.000 putnika!?



BIT ĆE BOLJE

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković



Majstor u radionici na zagrebačkom Ranžirnom kolodvoru Branko Mareković na budućnost željeznice gleda pozitivno i misli da će biti bolje. I doista bih volio da je u pravu, da i željeznici konačno krene na bolje.

U radionici za održavanje skretnica radnici su na „osmici“ i to im ne ide u prilog. Naš sugovornik stoga svakodnevno putuje iz Grede Sisačke. Putuje sam, jer nema nikoga s kim bi mogao podijeliti troškove. Naknada za prijevoz donedavno je iznosila 720, a sada je smanjena na 650 kuna. Ne čini se to velikim smanjenjem ali ako se 70 kuna pomnoži s jedanaest mjeseci i još u obzir uzme zanemarena činjenica da radnici u prosincu neće dobiti naknadu za prijevoz nije to malo.

Premda posao peteročlane ekipe zanatlija ne ovisi o prometu, već o stanju skretnica, Branko Mareković optimizam u bolje sutra ipak zasnova na povećanom teretnom prometu, te činjenici da se s novim voznim redom na Ranžirni kolodvor vraća i HŽ Cargo. Izlasci na teren, posebno su zahtjevni zimi. U takvim situacijama osmosatno radno vrijeme, a pogotovo kada se

uzmu u obzir poteškoće vožnje u zimskim uvjetima, nije dovoljno, radnika je malo i teško stiću. Kod uobičajenih kvarova na teren izlaze četvorica, dok jedan majstor ostaje „čuvati kuću“. Kada se dogodi veći kvar na teren izlaze svi:

„Svi vozimo i svi smo zanatlije, tako da smo dobro organizirani. Kada je veći kvar kao što je to proljetos bilo na Ranžirnom kolodvoru gdje je iskočilo nekoliko vagona i potrgalo tri skretnice, ide cijela ekipa. Dok su druge ekipe popravljale kolosijek, mi smo „krpali“ skretnice.“

Ekipa s Ranžirnog kolodvora dosta vremena provodi na terenu. Tokom jeseni i proljeća, u sklopu redovitog pregleda, trebalo bi obići skretnice i vidjeti u kakvom su stanju. Ovisno o nadolazećem godišnjem dobu skretnice se postavljaju na ljetni ili zimski način rada. Provjeravaju se vijci na skretnicama. Zbog odvijanja prometa i trešnje, vijci se opuštaju pa ih prema potrebi treba zatezati. Ljeti se ponekad izmjeri temperatura od 50 - 60°C. Tračnice se šire i „pruga putuje“, a zimi pri ekstremno niskim temperaturama događa se da puknu

tračnice. Sve u svemu tada zna bit veselo. U normalnim vremenskim situacijama obilazak kolodvora za dečke zna biti izlazak u civilizaciju.

Kao i njegov kolega Stipo Bošnjak, i naš sugovornik ima brojnu obitelj. Supruga Nikolina brine o četvero djece. Svi su jedan drugom od uha do uha, a najstariji sin ima osam godina. U Sisku je gospodarstvo zamrljivo i nema posla, tako da sav prihod obitelji čini Brankova plaća. U tom kontekstu svaka kuna itekako fali, i regres, i božićnica, a na kraju i prijevoz. Pošto je od Brankovog oca ostalo nešto zemlje, obitelj si potpomaže s malo poljoprivrede.

Branku je jasno kako supruzi nije lako:
- Di će joj biti lako. Četvero djece i svi dečki.“

Ove godine cijela obitelj bila je na moru, na Ugljanu u odmaralištu SPVH-a:

„Bilo je odlično. Imali smo svoj bungalov. Mlađa djeca su se „brčkala“ u pličaku, a stariji su plivali.“

I na kraju bilo bi lijepo da je Branko u pravu – da na željeznici bude bolje.



ŠTO ĆE BITI SUTRA?

PIŠE: Dražen Lihtar
FOTO: Dražen Lihtar

Kad krenete na teren i razgovorate s radnicima, članovima našeg malog sindikata, radnicima koji nisu sindikalno opredijeljeni ili pak radnicima koji su u drugim sindikatima, svi želete isto - riječi barem kakve takve nade u njihovu budućnost na željezničari. I što im reći nego onako kako stoje stvari. Došao je i taj dan kada je i u HŽ Infrastrukturi na svjetlo dana došla lista potencijalnog tehnološkog viška radnika. I svi se bojimo nismo li mi sljedeći na redu - netko od nas izvršnih radnika, možda netko iz nadgradnje. A svi u sebi nosimo nadu da to baš neće biti ja. Ali, biti će naš kolega, prijatelj, radnik iz turnusa. Uglavnom strah, melankolija ili žalosno raspoloženje sa stalnim razmišljanjem što će biti sutra. Ali ima i radnika koji se nadaju, vjeruju u bolje sutra i to bez obzira na nedaće jer mu je klima

na radnom mjestu servisirana tek prije koji dan, što dolazi jesen i zima a grijanje još nije riješeno, što nema zaštitnu odjeću, što nema radne stolice na koju bi mogao normalno sjesti, što u sanitarnom čvoru slavina propušta a WC školjka je klimava i bez daske, što neće dobiti ni jedan sat prekovremenog, što će za svaku smjenu koju treba odraditi platiti kartu za autobus.....Tako i moj sugovornik Petran Tihomir, nadzorni skretničar u Varaždinu, vjeruje, nuda se i očekuje bolja vremena za sve nas.

Radno iskustvo koje ima moj sugovornik rekli bi da je neprocjenjivo. Kad počnete raditi sa 16 godina, kao što je počeo Petran Tihomir, još kao maloljetnik, prolazite faze razvoja i usvajanja znanja od starijih koje morate poštivati, isto kao što morate poštivati i cijeniti njihovo znanje i iskustvo

koje vam prenose. Iako potječe iz željezničarske obitelji, željezničarka nije bila prvo radno iskustvo. Prve radne navike stjecao je u jednoj privatnoj farmaceutskoj tvrtki i to svaki dan od jutra do mraka. Kako i sam priznaje nije bio mali od škole i nije previše pridodavao pažnju i iskazivao želju za učenjem, ipak je na nagovor oca upisao tečaj za PT radnike koji je organizirala tadašnji OOUR Prometa Varaždin i koji se održavao u Čakovcu. Završivši uspješno tečaj počeo je raditi kao skretničari i manevrista u Varaždinu te kao kočničar. Nakon što je osam godina obavljao samo poslove skretničara u Varaždinu, 1996. godine položio je ispit za nadzornog skretničara. Kao odgovorni radnik u obavljanju tog posla ima stav da za sigurnost prometa na prvom mjestu mora biti poštivanje propisa, opreznost i odgovornost na radu i svakako

dobra suradnja sa svim ostalim u kolodvoru koji su uključeni u regulaciju prometa vlakova. Tihomir je u kolodvoru Varaždin sindikalni povjerenik za skretničko osoblje za radno mjesto nadzorni skretničari a kojeg je imenovao predsjednik varaždinske podružnice SPVH. Kao radnik a posebno kao sindikalista razočaran je potpisanim KU koji je za razliku od prethodnog umanjio prava radnicima. Razočaran je i sindikalnom scenom pogotovo sa onim predstavnicima sindikata koji su inscenirali potpisivanje takvog KU. Ne može shvatiti da sindikalista potpisuje nešto što ide na štetu njegovog člana.

A kako bi prošao ovakav tekst a da ne upoznamo obitelj, pogotovo njegovu koju vrijedi spomenuti iz konteksta obiteljske i roditeljske ljubavi. Naime, Tihomir živi nedaleko Varaždina u mjestu Trnovec Bartolovečki sa suprugom Marijanom i dva sina blizanca - Nevenom i Benediktom. Oni su djeca s posebnim potrebama zbog cerebralne paralize i supružnici daju sve od sebe da pomognu sinovim u razvoju i u školovanju. Pomagati u učenju, voziti u školu i iz škole, svaki dan i svaki tren biti na pomoći toj djeci je ništa drugo nego diviti se tim roditeljima. Ipak, supruga vodi više brige o njihovim potrebama jer Tihomir radi u turnusu pa dosta vremena tijekom dana izbiva iz kuće. Kako su ove godine blizanci upisali srednju školu to je i više obveza pa Nevenu i Benediktu želimo sretnu i uspješnu novu školsku godinu.





DA MI JE...

PIŠE: Nebojša Gojković
FOTO: Nebojša Gojković

Kolodvor Beli Manastir nalazi se na pruzi za međunarodni promet (bijvi ogranak Vc paneuropskog koridora) DG - Osijek (- St. Vrpolje - Slavonski Šamac - DG - Sarajevo) - DG - Metković - Ploče), udaljen nešto manje od 5 km od državne granice s Republikom Mađarskom. Upogledu obavljanja prometne službe, te reguliranja prometa smatra se rasporednim graničnim kolodvorom ujedno i graničnim kolodvorom smjene prometa. Kolodvor je određen i kao područje stalnog međunarodnog željezničkog graničnog prijelaza I. kategorije, a ujedno je krajnja i polazna točka za lokalne vlakove Osijek - Beli Manastir - Osijek. U kolodvoru se obavljaju željezničke tehničke i komercijalne primopredaje, smjene osoblja, izmjene lokomotiva i prateće dokumentacije. Radno vrijeme kolodvora je radnim danom od 5,00 do 23,10 sati, a vikendom i blagdanom od 6,20 do 20,30 sati, pa se prometna služba odvija u dvije smjene i to tako da 1. smjena počinje u 5,00 a završava u 15,10 sati, dok 2. smjena počinje u 15,10 a završava u 23,10 sati. Vikendom i blagdanom 1. smjena počinje u 6,20 a završava u 13,20 sati, dok 2. smjena počinje u 13,20 a završava u 20,30 sati. Služba se odvija po principu da radnik dva dana radi 1. smjene, dva dana 2. smjene, nakon čega je dva dana slobodan.

Po važećoj sistematizaciji na radnom mjestu prometnik vlakova predviđeno je pet izvršitelja, koji osim regulacije prometa obavljaju i prodaju prijevoznih karata u vrijeme kad ne radi putnički blagajnik. O problemima s kojima se susreću u svom radu, kao i o nekim drugim temama vezanim uz željezničku svakodnevnicu, razgovaramo s našim članom, prometnikom vlakova Predragom Milješićem, odnosno Pedom, kako ga kolege zovu.

Peda, prije svega hvala ti što si pristao na ovaj razgovor. Reci nam za početak nekoliko osnovnih stvari o sebi.

Zovem se Predrag Milješić. Roden sam 4. veljače 1972. g. u Sisku. Živim i radim u Belom Manastiru na radnom mjestu prometnika vlakova. Oženjen sam i otac tri sina.

Kada si i kako dospio na željeznicu; splet okolnosti ili tvoja želja?

Želja mi je od malena bila da budem strojovoda na elektro lokomotivama. Impresionirale su me brzine vlakova, naročito na pruzi Zagreb-Beograd. Kad god sam putovao vlakom, uvijek bih zamolio strojovodu da dođem u upravljačnicu. Međutim, otac me uspio nagovoriti da upišem školu za prometnika vlakova, što

sam i učinio. Završio sam školu 1991., a zaposlio se 1997. godine.

Da li ti je netko iz bliže ili dalje obitelji bio željezničar?

Moj otac je također radio na željeznicama, kao i pokojni djed.

Da su ti sad one godine i ova pamet, da li bi izbor bio isti?

Da mi je ova pamet u onim godinama i vremenima bila, sigurno se ne bih zaustavio na zvanju prometnika vlakova.

Reci nam nešto o svom radnom mjestu.

Radno mjesto prometnika vlakova u Belom Manastiru je specifično, jer moramo poznavati mađarski jezik za regulaciju prometa vlakova s kolegama iz susjednog kolodvora u Mađarskoj. Ostali dio posla se svodi na sam kolodvor pošto je svaki kolodvor drugačiji.

Da kažemo nešto i o problemima s kojima se susrećete na poslu.

Krenut ćemo s onim što Vas sve najviše smeta, a to je bez konkurenčije radno vrijeme. Reci nam svoje mišljenje o istom.

Radno vrijeme prometnika vlakova i skretničara je radnim danom od 5:00 do 23:10 u dvije smjene. Prva smjena traje do 15:10 i teško je izdržati 10 sati kad se

moram rano buditi. Još je teže kolegama koji putuju 30-50 km, bude se u 3:30 i još moraju voziti auto do posla. Izmorim se i psihički i fizički. Od 6 dana i noći samo jednu noć prespavam normalno.

Za radno mjesto prometnika vlakova obavezna je i maksimalna zdravstvena sposobnost. Budući si još daleko od nekakve mirovine, misliš li da ćeš uz ovakvo radno vrijeme uspjeti zadržati traženi zdravstveni nivo i reci nam ujedno kako to utječe na tvoj obiteljski život?

Ako takvo radno vrijeme potraje totalno će nam narušit zdravlje, a da ne pričam o obiteljskom životu koji je već narušen. Pitanje je tko će mirovinu dočekati. U ostalom, koga je briga za radnika kako će i kad doći na posao. Stoga predlažem da se SPVH izbore da se u kolodvorima u kojima je radno vrijeme dulje od 16 sati uvede rad u turnusu.

Zbog čega je u stvari uveden prekid službe na pruzi Osijek - Beli Manastir?

Prekid službe na pruzi Osijek-Beli Manastir uveden je prije nešto više od 3 godine kada je ukinut vlak koji je bio veza na "PODRAVKU" i stvorio se uvjet za prekid prometne službe gdje između dva vlaka ima 5 i više sati.

Kolodvor Beli Manastir nekada je bio poznat po svom velikom teretnom prijevozu. Kakva je danas situacija u tom dijelu?

Teretnog prijevoza u Belom Manastiru danas nema ni približno što je nekad bilo

po pričanju mojih starijih kolega. Industrija je uglavnom uništena i nešto privatizirana.

Vrši se utovar žitarica, drova Hrvatskih šuma, a najaktualnija je kampanja šećerne repe.

Kakav je obim posla s Mađarskim željeznicama (MAV)?

Što se tiče obima posla s Mađarskim željeznicama i on se smanjio, a putnički prijevoz je ukinut. Prvo je ukinut međunarodni brzi vlak Budimpešta-Sarajevo-Budimpešta voznim redom

2012./2013., a od 18. rujna 2015.g. ne voze ni dva para putničkih vlakova između Belog Manastira i Pečuhu, mada ljudi i danas dođu i pitaju kad ide vlak za Sarajevo,

Budimpeštu ili Pečuh. Od teretnog prometa vozi jedan par Cargo vlakova ponедjeljkom, srijedom i petkom, a utorkom, četvrtkom i subotom najčešće voze privatni operateri.

Prije remonta pruge Osijek-Beli Manastir-Državna granica bilo je manje opterećenje pa smo vlak iz Mađarske dijelili na dva za Osijek. Sada je opterećenje 2300 tona i

ekipa mala, ali odabrana.

Kakvi su radni uvjeti u kolodvoru?

Radni uvjeti su zadovoljavajući. Službena i zaštitna odjeća i obuća se isporučuju

nema potrebe za dijeljenjem vlaka. Jedan dio naših korisnika su preuzeли cestovni prijevoznici.

Postoje li uvjeti da se prijevoz tereta poveća?

Mislim da bi se obim posla povećao kada bi živnula industrijska proizvodnja na ovim prostorima.

Smatraš li da bi ponovno uvođenje permanentnog rada kolodvora pozitivno utjecalo na povećanje prijevoza i obima posla?

Ponovno uvođenje permanentnog rada u kolodvoru najviše bi spasilo nas radnike, a povećanje prijevoza i obima posla ovisilo bi o Putničkom prijevozu, HŽ Cargu i privatnim operaterima.

Usprkos nadljudskim naporima odgovornih iz HŽ Putničkog prijevoza da to promjene, kolodvor Beli Manastir (kao i susjedni kolodvor Darda) još uvjek se može pohvaliti velikim brojem putnika, o čemu najbolje govori podatak da u kolodvoru radi i putnički blagajnik. Možeš li nam nešto više reći o rezultatima koje kolodvor u tom dijelu ostvaruje?

Naša pruga je jedna od rijetkih s tolikim brojem putnika na dužini od 27 km. S početkom školske godine broj putnika se najmanje udvostruči. Bilo bi dobro kada bi se ponovo uveo vlak koji bi imao vezu na "PODRAVKU" za Zagreb. Bilo bi putnika. Mi iz Belog Manastira do Osijeka nemamo ni autobusnu liniju da bi stigli na "PODRAVKU".

U vrijeme kad putnički blagajnik ne radi, prodaju karata vrše prometnici vlakova. Pojavljuju li se tu kakvi problemi?

Kada blagajnici ne rade, karte prodajemo mi prometnici. Ja osobno nemam problema prilikom pružanja usluga putnicima. Zna se dogoditi da ne stignemo prodati karte zbog prometne situacije ili manevarske rade u kolodvoru.

Osim radnika iz prometnog sektora, koje se još službe nalaze u sklopu kolodvora?

U sklopu kolodvora nalaze se HŽ Cargo s pregledačima vagona, Putnički prijevoz-putnička blagajna i pogranična policija.

Kakva je suradnja između Vas?

Suradnja je odlična, kolegjalna, što bi rekli ekipa mala, ali odabrana.

Kakvi su radni uvjeti u kolodvoru?

Radni uvjeti su zadovoljavajući. Službena i zaštitna odjeća i obuća se isporučuju

redovito. Jedino je stolarija u lošem stanju, rasušena i ne dihta.

Kolodvor Beli Manastir jedinstven je i po tome što ima jednu (ali vrijednu) od 3 šefice kolodvora koliko ih je ukupno u HŽ Infrastrukturi. Kakvo je mišljenje tebe i tvojih kolega, jel' bolje imati šefa ili šeficu?

Što se tiče šefice, netko mora i da uljepša kolodvor.

U HŽ Infrastrukturi na snazi je Kolektivni ugovor sklopljen potkraj prošle godine. „Patuljak“ u svilenom odijelu i ostala poslodavčeva družina nakon potpisivanja istog gotovo horski su ponavljali: „USPJELI SMO!“ Rezultate njihovog uspjeha osjećamo sve ovo vrijeme: od toga da su sve državne službe osim nas dobitne božićnice i regrese, pa do objave prve (za sad) liste potencijalnog tehnološkog viška na kojoj se našlo skoro 80 naših kolega. Kakvo je tvoje viđenje jednog ovakvog „uspjeha“?

Kolektivni ugovor je takav kakav je. Sindikati koji su ga potpisali koliko znam ili mi nismo dobili informacije, nisu tražili ništa od prethodnog K.U.. Sa svakim novim K.U. mi se nečeg odričemo, a ne znam u čiju korist. Poslodavcu je lakše ako je na sceni više sindikata, jer zna da će se teže dogоворити i tako ih natjera da potpišu ono što se nudi. Mislim da su sindikati mogli više, samo da su se na vrijeme pripremili za pregovore. Zato valja krenut već sad s pripremama za slijedeći K.U.

Bio si ljetos s obitelji u našem sindikalnom odmaralištu na Ugljanu. Kakvi su utisci?

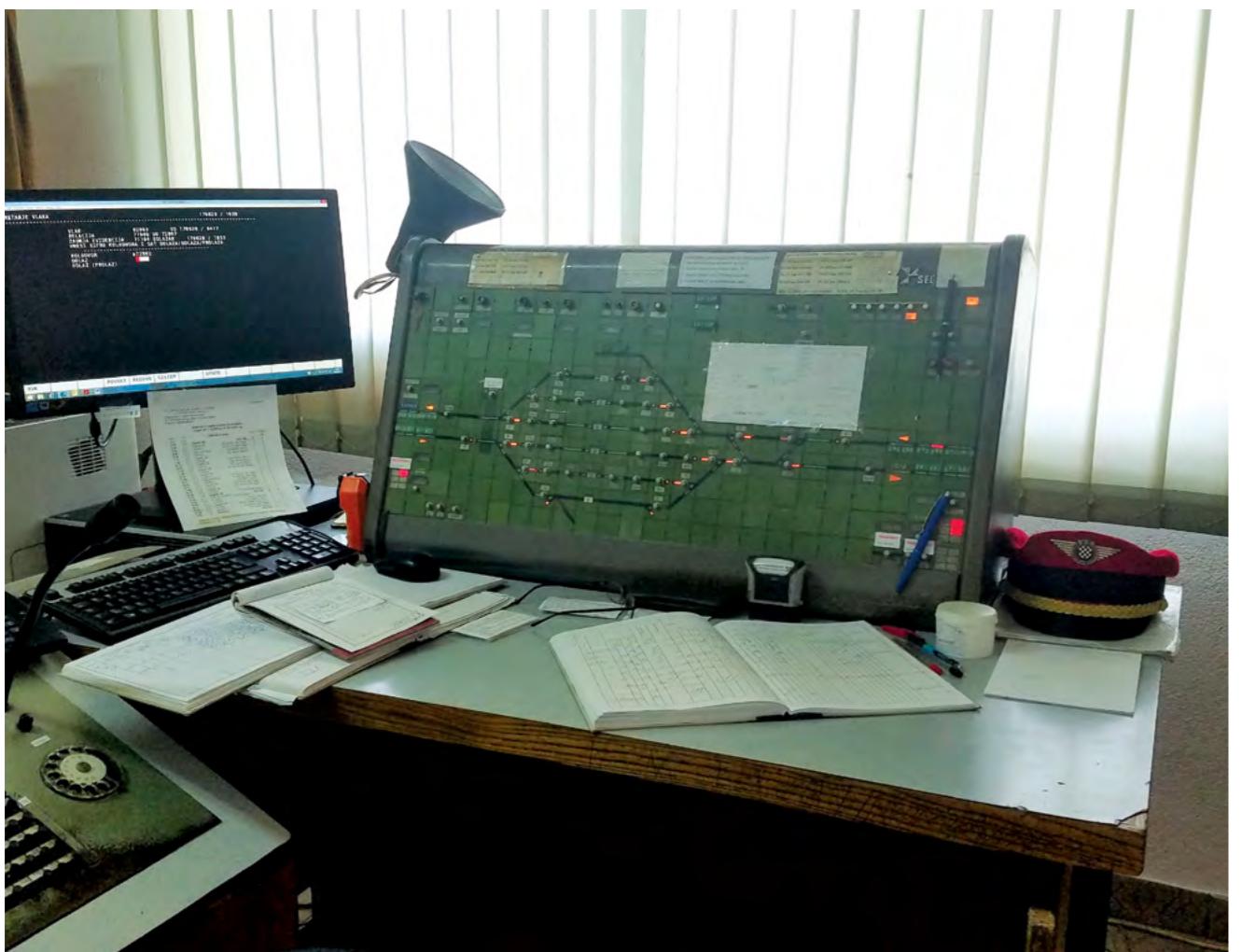
Prvi put sam bio u odmaralištu na Ugljanu i bilo mi je odlično. Ugljan je prava oaza za odmor.

Što radiš kad ne radiš, odnosno kako provodiš slobodno vrijeme?

Slobodno vrijeme uglavnom provodim s obitelji i ponekad s prijateljima. Veći dio slobodnog vremena potrošim na odmor od ovih napornih smjena. Nekad sam znao otici na pecanje, ali sada se više ne stigne.

Za sam kraj, želiš li reći nešto što u razgovoru nismo spomenuli ili možda uputiti neku poruku našim čitateljima?

Za sam kraj želim pozdraviti kolege, kolege i čitatelje našeg lista. Da ste mi zdravi i živi!



ŽELJEZNIČKI KOLODVOR ANDRIJEVCI U DONJIM ANDRIJEVCIMA

PIŠE: Ilija Arambašić
FOTO: Dinko Alilović

Željezničari onoga vremena valjda nisu znali da postoje Donji i Gornji Andrijevci i da su udaljeni kojih 30-ak kilometara. I ta priča traje i danas. Dakle, kad vlakom putujete u Andrijevce u stvari putujete u Donje Andrijeve koji su općina u Brodsko-posavskoj županiji istočno od Slavonskog Broda. Gornji su Andrijevci mjesto zapadno od Slavonskog Broda gdje željeznička pruga prolazi kroz rub sela i ono nema čak niti stajalište za putnike. Donji Andrijevci smješteni su uz važne cestovne i željezničke pravce.

Tragajući po Internetu došli smo do podatka da se Andrijevci prvi put spominju 1428.g. kao Andrewcz, zatim 1474. kao Andrewcz i 1702.g. kao Andrejovczy. 1837. godine zabilježeno je da su Donji Andrijevci imali 1382 stanovnika. Po posljednjem popisu stanovništva općina Donji Andrijevci imala je gotovo 4.500 stanovnika.

Nakon prvog svjetskog rata 1919. godine u Donjim Andrijevcima izgrađena je tvornica za preradu drveta. Tvornica je bila odvojena od ostatka sela, a bila je povezana uskotračnom prugom koja je išla sve do Đurđenovca. Pruga je prvenstveno bila namijenjena za prijevoz drveta od slavonskih brda do Belišća gdje je bila tvornica za preradu (sagrađena 1884. godine). Usput, vlakovi su prevozili i drugi teret i putnike.

Današnji željeznički kolodvor Andrijevci reklo bi se je jedan od modernijih željezničkih kolodvora u Lijepoj našoj. Po svojoj esencijalnoj zadaći (kako je to značajno naglašavao jedan

bivši kolega) u reguliranju prometa je među kolodvor, a nalazi se na koridoru RH1, dvokolosiječne pruge M104 Tovarnik dg - Novska, između rasporednih kolodvora Vinkovci - Slavonski Brod. Tipska i nemaštovita kolodvorska zgrada (kakve već obilježavaju moderniji željeznički razvoj) je na nadmorskoj visini od 90 m, (što je za slavonske uvjete prilično) u kojoj su smješteni prometni ured s putničkom blagajnom, dvije čekaonice za putnike te prostorije za signalno-sigurnosne i tk uređaje. Naravno, tu je i ured pomoćnika šefa kolodvora. Šef kolodvora (područja) smješten je u kolodvoru Slavonski Brod a kolodvor Andrijevci njemu je podređeni kolodvor.

Kolodvor Andrijevci je osiguran elektro-relejnim signalno-sigurnosnim uređajem "Lorenz". Prometnici vlakova rade u turnusu 12/24, 12/48.

Većina lokalnog stanovništva radi, školuje se ili studira u Slavonskom Brodu te se zbog dobre povezanosti uglavnom odlučuje putovati vlakom zbog čega putnička blagajna kolodvora ostvaruje jako dobre prihode, puno veće od prosjeka na ovom području.





KRENULE ŽITARICE IZ LUDBREGA

PISÉ: Dražen Lihtar
FOTO: Bruno Herceg

Prije nepun mjesec dana iz kolodvora Ludbreg otpremljena je prva pošiljka 10 Tadd vagona natovarenih uljanom repicom za uputni kolodvor Solin. Od tada se nanizalo ukupno 95 vagona sa otpremljenih blizu 4500 neto tona. Korisnik prijevoza je tvrtka Ameropa žitni terminal koja je prošle godine u Gospodarskoj zoni grada Ludbrega kupila zemljište i počela izgradnju skladišta i sušare za žitarice kapaciteta skladištenja oko 6000 tona, prepoznavši podravski kraj oko Ludbrega kao potencijal u proizvodnji žitarica. Inače spomenuta gospodarska zona nalazi se uz sam kolodvor Ludbreg što samo po sebi nameće mogućnost pružanja usluge prijevoza. Naravno da bi za HŽ CARGO a samim tim i HŽ Infrastrukturu bilo od velikog značaja da ponudimo i omogućimo izgradnju industrijskog kolosijeka do skladišnih prostora Amerope. Sada se na manipulativnim kolosijecima u kolodvoru vrši utovar u vagone pomoću elevatora na koji dovoze žito kamionima, a naravno da to korisniku prijevoza povećava troškove radi takve manipulacije robom. I HŽ CARGO kao partner u prijevozu i HŽ Infrastruktura kao organizator prijevoza, skupno kao pružatelji usluga, moraju pokazati više fleksibilnosti prema korisniku. Korisnika prijevoza ne zanimaju problemi kao što je nedostatak lokomotiva, osoblja vlaka, manipulacija popratnim dokumentima, nedostatkom komunikacije planera HŽ CARGA prema prometnom osoblju itd..... Isto tako korisnika ne bi trebalo ni najmanje zanimati što naši radnici HŽ Infrastrukture na radnom mjestu skretničara u ljetnom periodu rade u turnusu 12/36 pa im smjena završava u 16,30 sati a vagone treba otpremiti kasnije.

Sada kada imamo još uvijek neriješen problem u kolodvoru Donji Kraljevec sa izgradnjom industrijskog kolosijeka prema tvrtki „Toni“ d.o.o. koja se također bavi otкупom, sušenjem, skladištenjem i distribucijom žitarica sa područja Međimurske županije ne možemo si dozvoliti da otvorimo slični problem u kolodvoru Ludbreg. Vjerujte, samo će nama, izvršnim radnicima prometa biti na štetu. A možda netko ima i nekakav plan!?



ŽELJEZNICA I FILM

Noma – moja savršena oluja

Noma My Perfect Storm, 2015., redatelj Pierre Deschamps

PISÉ: Robert Jukić

FOTO:norma the perfect storm Ustupio Discovery Film

Hrana je danas medijski eksponirana više nego ikada. Na televiziji pratimo reality show-ove u kojima se natječu poznate ličnosti i kulinarски anonimusi. Izdaju se knjige recepata slavnih osoba, a u tiskanim medijima obvezne su rubrike o zdravoj hrani. Restorani dobivaju zvjezdice i postaju mjesta gdje se okuplja društvena krema. Mjesta su tjednima već zauzeta i treba se dobro potruditi kako bi se dobila rezervacija. Jedan od takvih restorana je i Noma u Kopenhagenu, koji je tri godine za redom proglašavan najboljim restoranom u svijetu. O Nomi i njegovom vlasniku René Redzepiju govori dokumentarni film 'Noma – moja savršena oluja'. Zanimljivo je da je Noma restoran koji dnevno poslužuje samo 46 ručkova i večera, a postao je poznat po nordijskoj kuhinji, a koja prije toga nije postojala. René Redzepi i njegova ekipa odlučili su za svoja kulinarika umijeća upotrebljavati sirovine iz nordijskog okruga, što se postupno usmenom predajom populariziralo. Restoran je postao prestižno mjesto gdje je trebalo biti viđen bez obzira na osnovnu cijenu obroka (od nekoliko tisuća eura), a koja se eksponencijalno penje zbog dodatnih troškova, kao što su cijene (avionskog) prijevoza i hotelski troškovi. Onda je 2013. godine nastao šok kada se 65 gostiju otrovalo. Uzrok trovanja navodno je bio virus iz dagnji (što se u filmu ne utvrđuje, nego se uzima kao mogućnost). Poslovni slom bio je novi izazov za vlasnika, koji je iz temelja renovirao restoran i promijenio koncept kuhinje, pa se opet 2014. popeo na prvo mjesto na San Pellegrinovoj listi najboljih restorana

svijeta.

Dokumentarni film koji kroz razgovore s vlasnikom restorana, njegovim kuharima i dobavljačima pokazuje koliko je to složeno i osjetljivo područje. Svakodnevno treba osigurati svježe namirnice s udaljenih područja, a istraživanje novih okusa kroz gotovo nemoguće kombinacije različitih sastojaka obavlja se konsenzusom. Uspjeh Nome René Redzepi komentira kako su oni poput brzog vlaka bez na pruzi postaja, a onaj tko ne uskoči u brzini nema tu što raditi (Željeznica i film!). Spomenimo da je René Redzepi emigrirao sa svojom obitelji iz Makedonije u Dansku, gdje je morao savladati brojne prepreke prije nego se etablirao kao svjetski poznati chef.

Kako natjerati crva u jabuku?

u skretanje by nenad katanich



**NAIŠAO JE NA
ZANIMLJIV TEKST
DA JE CRV U
JABUCI ZNAK DA
JE JE JABUKA
ZDRAVA, TJ. DA
NIJE TRETIRANA
KEMIKALIJAMA.
SJETIO SE DA JE
POJEO JABUKU,
ALI UOPĆE NIJE
NAŠAO CRVA.**

Donat je završio tjednu analizu prometnih evidencija. Ispisao je nepravilnosti u priručni bilježnik. Znao je da će šef kolodvora biti zadovoljan. Osjetio je glad. Pošto je pazi na „liniju“ izvadio je jabuku iz papirnate vrećice koju je kupio u marketu kada je dolazio na kolodvor. Inače ide u teretanu i u svakom slučaju želi, kada je već mlađ, ostati i lijep.

Međutim, jedući jabuku, (režući komade džepnim nožićem - da ne ošteti zube) u glavi su mu strujale misli. Iako je tek započeo rad na željeznicu, nije imao radnog iskustva ali zato mu nije nedostajalo ambicije. Za šefa je intimno mislio da je ishlapjeli i nemoćni starac. Jedino mu nije bilo jasno kako Ivec ne uočava njegov potencijal i ne poduzme nešto da ga „pogura“. Čak ima i Jamezinovu podršku, iako u javnosti, kako fetivi sindikalac, napada Donata, pomoćnika šefa kolodvora, intimno - daje mu podršku. Kao i Ivec u biti, ali „stara garnitura“ se još ne da. Donat bi mogao preskočiti i izbiti na vrh kada bi uspio jedno - natjerati osoblje da ne moroga i ogovara šefove i da budu zadovoljni radom sindikata.

Miševi. Ili kako bi Ivec, nakon određene količine cuge i u intimno društvu u koje je spadao i Donat, znao reći - crvi. Tada bi objašnjavao da crva može zgaziti. Ne moraš se obazirati. Ima ih koliko hoćeš. Jednog zamjeniš drugim. Također je i Jamezdina i ostale sindikalce video kao crve, ali posebne vrste.

Uglavnom, dosta pripit, Ivec bi uvijek zaključio: „Gade mi se crvi, ali bez njih ne mogu upecati ribu!“. Tako pomalo razmišljajući, Donat je jeo jabuku i surfao po internetu. Naišao je na zanimljiv tekst. Da je crv u jabuci znak da je je jabuka zdrava, tj. Da nije tretirana kemikalijama. Sjetio se da je pojeo jabuku, ali uopće nije našao crva. Otišao je u market. Našao je Martinu, mlađu trgovkinju, koja mu se u biti sviđala. Upitao ju je da li su jabuke koje je kupio jutros špricane. Ona je samo se nasmiješila i trepnula umjetnim trepavicama.

- Ha, susjed, vjerojatno nisu....
- Zašto onda nema crva u njima? - pitao je polu u šali, polu u zbilji;
- Zato što su to jabuke prve klase, velike, sjajne, zdrave....
- Znači špricane?
- Vjerojatno ne više nego što treba...
Donat se vratio na kolodvor. Gledao je papirnatu vrećicu s jabukama. U glavi mu se pomiješalo sve.

Crvjive jabuke, zdrave jabuke, Jamezdin, Ivec, šef.... Uzeo je jabuku u ruku i gledao je sa svih strana. Nigdje mane. U to uđe skretničar Francek. -Šefe, došao sam po onaj otrov za miševe da ga stavim u blok. Ne možeš živjeti od njih. Penju se po kanlima od kablova. Osjetete jesen. Bum ga stavil u jabuke. Kupil sam prek' u trgovini, izgledaju kak vaše....

Donat s grimasom na licu gurne vrećicu jabuka od sebe.

- Šefe, bum vam donesel jabuka iz mog dvorišća. Pušljive do jedne, ali slađih i lepših jabuka nis jeli nikad.

Šefe, japa me naučil: Jabuka ak je lepa, a nema črveka, niš ne valja. Čveku možeš delati kaj očeš, jer ne vredi niš, može ga picek hapiti, ali ga ne možeš natjerati u jabuku, ma kako se činila lepa i sjajana...

Francek je otiošao s otrovom na blok, a Donat je ostao sam sa vrećicom prekrasnih, sjajnih velikih jabuka, ali bez crva.





SINDIKAT PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE



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

1997. - 2017.