

VIJESTI SINDIKATA PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE

NA PERONU



STUDENI 2017.

ZRNCE NADE?

RAZGOVOR

S MLAĐENOM LUGARIĆEM

NAŠ RAZGOVOR
ADMIRAL
DAVOR DOMAZET - LOŠO

PROIZVODI
ŽELJEZNIČKIH
PODUZEĆA

NAJAVILI SMO
— ŠTRAJK —



DA SE NIKAD NE ZABORAVI

Na spomen grada Vukovara svako domoljubno srce ispunji se beskrajnom tugom, ljubavlju i najdubljim poštovanjem prema žrtvi koju je ovaj Grad heroj podnio za slobodu naše Domovine.

Prekrasno vrijeme, prirodne ljepote Slavonije i Srijema, veseli ljudi i druženje učinili su ovaj izlet posebnim. Oblizak Ovčare, Hangara i Memorijalnog groblja, mesta najvećih stradanja ostavila su dojam na sve nas. Trenutak koji nećemo nikad zaboraviti – potpuna tišina koja je nastala kad smo se pred grobnicom na Ovčari pomolili za sve stradale na tom mjestu i zapalili svjeće njima u spomen.

Iz Vukovara smo ipak otišli sretni jer smo se tim žrtvama poklonili... pogled na ranjeni Vodotoranj koji se obnavlja i grad koji je svakim danom sve ljepši bude nadu i ponos da sve što je ovaj grad i ljudi u njemu doživjeli nije bilo uzalud.



MIRENJE NIJE USPJELO

Nakon najave štrajka koju smo poslodavcu predali 7. studenoga 2017. godine, pokrenuli smo i zakonom propisani postupak mirenja s poslodavcem. Mirenje nije uspjelo, te se pripreme za provođenje štrajka nastavljaju istim intenzitetom.

Poslodavac je svim reprezentativnim sindikatima dostavio i prijedlog utvrđivanja minimuma poslova koji se moraju obavljati za vrijeme štrajka. O istome ćemo se očitovati u zakonskom roku od 15 dana.

Ponašanje poslodavca u slučaju naše najave štrajka je očekivano. Svesni da s druge strane imaju sindikat koji namjeravanu najavu štrajka zaista planira provesti u djelo, ne žele ništa prepustiti slučaju. Naravno, niti mi ništa nećemo prepustiti slučaju.

Kao sindikat koji predstavlja gotovo 40% radnika HŽ Infrastrukture, prosvjedom uoči

prošlogodišnjeg nezakonitog potpisivanja kolektivnog ugovora pokazali smo da imamo ljudi spremne izboriti se za radnička prava kakve zaslužuju radnici HŽI.

U danima koji su pred nama mediji će se najvjerojatnije okrenuti protiv nas. Spominjat će naše plaće, lijene željezničare, bahate sindikaliste. Istovremeno hvaliti će Upravu, privlačenje novaca iz fondova EU, najveće infrastrukturne radove u Hrvatskoj...

Reći ćemo im da je prošle godine na 2800 kilometara dugačkoj mreži hrvatskih željeznica remontirano 14 kilometara pruga, a niti ova godina neće biti bolja. Reći ćemo im da željezničari nisu imali rast plaće od 2007. godine i da su stočki podnijeli krizu u kojoj je bila RH.

I da je sada dosta ... pametnoma dosta.

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

Naslovnica
Igor Boban, predsjednik SSIOPiŽFBH

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



NAJAVA ŠTRAJKA

PIŠE: SPVH
FOTO: SPVH

Sukladno čl. 205. Zakona o radu, Sindikat prometnika vlakova Hrvatske provest će industrijsku akciju

ŠTRAJK

koji će početi u trgovačkom društvu HŽ Infrastruktura d.o.o. dana 1. prosinca 2017. godine u 6:00 sati i provoditi će se do ispunjenja zahtjeva, na sljedeći način:

- od 6:00 sati do 9:00 sati zaustaviti će se sve radnje u svim željezničkim kolodvorima na području Republike Hrvatske, svaki dan;
- od 14:00 sati do 17:00 sati zaustaviti će se sve radnje u svim

željezničkim kolodvorima na području Republike Hrvatske, svaki dan.

Svi vlakovi koji su započeli vožnju - osim vlakova iz točke II. ove pisane najave štrajka, nastaviti će prometovati do kolodvora u kojem se provodi štrajk, te će po isteku/ proteku vremena, svakodnevno, kako je to ovdje predviđeno, nastaviti daljnju vožnju iz tog kolodvora.

I/ Razlog za održavanje štrajka je spor o sklapanju kolektivnog ugovora HŽ Infrastrukture d.o.o. jer je poslodavac prekinuo/odbio

nastaviti kolektivno pregovaranje sa Sindikatom prometnika vlakova Hrvatske, kao reprezentativnim sindikatom u HŽ Infrastrukturni d.o.o., čija je reprezentativnost za kolektivno pregovaranje i sklapanje kolektivnog ugovora utvrđena u skladu s posebnim propisom. Razlog za štrajk je i nepozivanje od strane HŽ Infrastrukture d.o.o. Sindikata prometnika vlakova Hrvatske na sklapanje kolektivnog ugovora HŽ Infrastrukture d.o.o..

II/ Zbog nepostojanja pravila o proizvodno-održavajućim i nužnim poslovima koji se ne smiju prekidati za vrijeme štrajka,

a u svrhu nanošenja što manje štete, ovim putem izvješćuje se HŽ Infrastruktura d.o.o. da će se za vrijeme štrajka obavljati:

a) nužni poslovi:

- međunarodni vlakovi za prijevoz putnika koji su započeli putovanje u drugoj državi i dopremljeni su do graničnog kolodvora u kojem ih preuzima HŽ Putnički prijevoz d.o.o.- od graničnog kolodvora do uputnog kolodvora odnosno ako prolaze kroz Republiku Hrvatsku do graničnog kolodvora u kojem ih preuzima strani prijevoznik;

- vlakovi čije prometovanje se prije i tijekom štrajka pismeno zahtjeva zbog iznenadnih i nepredvidivih razloga od strane Republike Hrvatske - Ministarstva unutarnjih poslova, Ministarstva obrane i Ministarstva zdravlja, a ne predstavljaju redovito pružanje usluge javnog prijevoza putnika (npr. prijevoz izbjeglica, unesrećenih i sl);

- lokomotivski vlakovi koji se upućuju po vlak u granični kolodvor

radi preuzimanja međunarodnog vlaka za prijevoz putnika koji je pokrenut iz druge države - od polaznog kolodvora do graničnog kolodvora.

b) proizvodno-održavajući poslovi:

- poslovi organizacije rada osoblja, vozila i vlakova koji prometuju po ovoj najavi štrajka;

- vlakovi kojima se vozila upućuju na popravak ili se s popravka upućuju u mjesto gdje će očekivati prekid štrajka - od polaznog kolodvora do kolodvora popravka i obratno;

- lokomotivski vlakovi ili prazne garniture koje se upućuju po vlak kojim će se na popravak uputiti vozila - od polaznog kolodvora do kolodvora preuzimanja vozila koja se upućuju na popravak.

III/ Štrajkom će rukovoditi štrajkački odbor, u sastavu:

- Marko Gašpar, Mario Grbešić, Srećo Stjepić, Jakov Rašić, Anto Iličić.

IV/ Sjedište štrajkačkog odbora je u Zagrebu, Trnjanska cesta 11F.
Mobitel: 098/284 198
Fax: 01/45 76 007
e-mail: spvhmario@gmail.com

V/ Za vrijeme provođenja industrijske akcije - štrajka, svi radnici obvezni su dolaziti na rad sukladno rasporedima rada za njihovo radno mjesto.

VI/ Štrajku se mogu priključiti svi radnici HŽ Infrastrukture d.o.o..

VII/ Za vrijeme provedbe štrajka u HŽ Infrastrukture d.o.o. upućujemo sve sudionike na poštivanje odredbi čl.215. Zakona o radu.

VIII/ U slučaju nerješavanja razloga koji su nakon iscrpljenih mogućnosti dijaloga primorali Sindikat prometnika vlakova Hrvatske na organiziranje ove industrijske akcije, Sindikat prometnika vlakova Hrvatske će nastaviti s organiziranjem dalnjih industrijskih akcija, svaki put u većem obimu i duljem trajanju.





IMA LI OVA UPRAVA VOLJU RJEŠAVATI PROBLEME KOJE JE NAPRAVILA PRETHODNA, JEDNOČLANA UPRAVA?

PIŠE: Anto Iličić
FOTO: SPVH

Problemi koje rješavamo industrijskom akcijom koju pripremamo provesti nastali su u vrijeme prethodne, jednočlane uprave i ta uprava je odgovorna za njih. Ta uprava je odgovornazanezakonitosklapanjekolektivnog ugovora što je osigurala kroz tobožnju najavu štrajka od strane dva poznata sindikata. Ta uprava stvorila je kulisu, stvorila je privid za primjenu čl. 209 Zakona o radu, no prekršili su odredbe Zakona o reprezentativnosti, članak 9. koji propisuje da poslodavac može pregovarati samo s pregovaračkim odborom koji čine predstavnici svih sindikata koji su reprezentativni. Sa sindikatom ili sindikatima koji su najavili štrajk poslodavac može sklopiti sporazum koji nikako nije kolektivni ugovor, niti to bilo koji zakon dopušta. Upravo to i dokazuje nezakonito potpisivanje važećeg KU.

SPVH-u, niti bilo kojem drugom reprezentativnom sindikatu nitko nema pravo oduzeti pravo na kolektivno pregovaranje, bez obzira na mirenje u slučaju najave štrajka. Također, protuzakonito je i onemogućavanje potpisivanja KU, bez obzira na mirenje u slučaju najave štrajka.

Istina je da su ovim nezakonitim postupanjem radnici HŽ Infre uskraćeni za pripadajući dio plaće, jer im je činjenicom nezakonito potpisano kolektivnog ugovora nezakonito onemogućena konzumacija i isplata prava



koja su imali u prethodnom KU, ali i moguća povećanja plaće i drugih primanja koja su se događala u svim tvrtkama kojima je vlasnik RH. Najsvježiji primjer je upravo potpisani KU za državne službenike i namještenike (9. studenog 2017.). Državnim službenicima i namještenicima ovim KU vraćena su prava koja su „rezana“ tijekom krize:

1. Utvrđeno je povećanje plaće za 6,12 %.

2. Ugovoreni su božićnica i regres u iznosu od najmanje 1.250,00 kn. Dogovorena je božićnica za 2017. i 2018.

godinu te regres za 2018. godinu u visini od po 1.250,00 kuna.

3. Dar za dijete je također ugovoren za ovu i narednu godinu u visini od 500,00 kuna.

4. Dnevnice i terenski dodatak su vraćeni na 170,00 kn.

5. Povećana je osnovica za izračun broja dana godišnjeg odmora.

6. Otkaz Kolektivnog ugovora moguć je samo u slučaju bitno izmijenjenih okolnosti koje nisu bile poznate ili se nisu

mogle predvidjeti u vrijeme sklapanja Ugovora, ukoliko je ispunjenje obveza za jednu ugovornu stranu postalo otežano ili bi joj nanijelo pretjerani gubitak. Tada se može tražiti izmjena i dopuna Kolektivnog ugovora. Nakon donošenja novog Zakona o plaćama, pristupiti će se usklađivanju Kolektivnog ugovora. Međutim, nema više mogućnosti bezrazložnog jednostranog otkazivanja Kolektivnog ugovora kao što je bilo moguće prema odredbama dosadašnjih KU.





Admiral Davor Domazet - Lošo
pisac, geopolitički komentator

HRVATSKI BROD TREBA BOLJEG KORMILARA

RAZGOVARAO: Anto Iličić
FOTO: Mario Grbešić

Lijepo Vas pozdravljamo admirale, hvala Vam što ste se odlučili i prihvatili da napravimo ovaj razgovor. Željezničkajavnost će sasvim sigurno biti iznenadena otkud Vi kod nas. Nadamo se i očekujemo da će vaša promišljanja doprinijeti tome da postanete još popularniji nego što ste danas u Hrvatskoj. Znači okosnica ili podloga za poziv za ovaj razgovor je u stvari Vaša knjiga „Hrvatska geopolitička strategija u 21. stoljeću ili Hrvatsko njihalo“. Vi ste rekli da ste je napisali radi toga što Vas politički kritičari nekorektno kritiziraju a nas zanima je li knjiga odgovor na pitanje „imali hrvatski narod vlast kakvu zaslужuje“?

Dakle Hrvatska geopolitička strategija za 21. stoljeće, točnije jedna projekcija do 2061. godine ili Hrvatsko njihalo kada je bila napravljena dostavljena je prije dvije godine na stol predsjednice republike, potom gospodinu Karamarku kada je bio potpredsjednik vlade, gospodinu Plenkoviću kada je pobijedio na izborima i gospodinu Petrovu kada je bio predsjednik Hrvatskog sabora. Međutim, uslijedila je od jednog, drugog, trećeg i četvrtoga odluka, i nije preostalo ništa drugo nego da taj materijal ugleda svjetlo dana kao knjiga i da se ponudi hrvatskome narodu da se kaže: evo moj narode pogledajte, vidite što jeto i vidjenesite sud kad politika neće. Knjiga je evo sad će biti godina dana otkako je izšla, i ona se čita i gleda. Ljudi je razumijevaju veoma jednostavno,

iako je jezik strategije ipak najviša razina promišljanja ali upravo i jest veličina strategije da se stvari koje se prikazuju na veoma jednostavan način mogu i razumijevati. Dakle, to je sada ovaj trenutak. U toj strategiji između ostalog posebno je mjesto dano koridorima, jer koridori su da se razumijemo vrlo jednostavno kao krvne žile u organizmu čovjeka. Najmanje krvne žele su kapilari, one dolaze do svake stanice donoseći hranu i dok te žile funkcioniraju, dotad taj organizam živi, kada se one prekinu organizam umire. Tako i ovdje u ovome slučaju dok koridor ima, kola kroz njega promet, razvija se gospodarstvo i sve ostalo. Država i narod mogu živjeti, i tek kad se to prekine iz nekih razloga onda taj organizam umire. To je jedna ovako slikovita usporedba da se može razumjeti sa strateške strane što su koridori. 70% planeta Zemlje je more, 30% je kopno. Naravno da je gospodar ili velesila onaj koji vlada morima i projicira svoju moć s mora na kopno. S druge strane obrnuto onaj koji projicira s kopna na more. Na moru su, kad su u pitanju pomorski koridori, brodovi najrentabilniji i najeffiniji promet na svijetu. Na kopnu to je željeznica, i nema ni jedne razvijenije države, a da nema razvijen željeznički promet ili željezničke koridore. Na žalost u slobodnoj državi Hrvatskoj nije se krenulo tim pravcem, iako je Hrvatska u obziru na sve druge republike ex Jugoslavije imala najveći i tehnički i tehnološki i stručni potencijal, nije to razvila. Naprosto, došlo je do potpuno obrnutog sustava, čak bi se usudio reći entropije urušavanja prometa koji ni približno nije u onoj razini koji je bio prije dvadeset i još nešto godina.

Možemo li saznati kako Vi gledate Republiku Hrvatsku s geostrateškog položaja?

Da bi se vladalo i imalo utjecaj na svjetskoj globalnoj razini, rekli smo da je more bitno jer je 70% a kopno je 30%, postoje takozvane gravitacijske stožerne točke. To su točke gdje more dodiruje kopno. U današnjoj geopolitici tko kontrolira što više od tih točaka, taj je najmoćnija sila. U ovom slučaju to su Sjedinjene Američke Države danas, što ne znači da će biti sutra. U Europi, te su samo četiri točke. Jedna je Gibraltar, La Manche, Bospor - Dardaneli, Otrant tj. Jadran. Dakle Jadran. Zato se ova geopolitika i naziva politika Adriatizma, dok Gibraltar i La Manch kontroliraju anglosaksonci - amerikanci. Oni su do nedavno kontrolirali Bospor i Dardanele preko Turske, a kako se promjenila geopolitika nakon neuspjelog državnog udara Turska koja je bila najveća u tome dijelu svijeta partner Amerike ona je sada prešla na drugu stranu -rusku. Prema tome Amerika je izgubila utjecaj na tu jednu od četiri točke. Ono gdje se još vodi bitka, a o tom treba razumjeti, još nije pod kontrolom niti jednih a to je Jadran odnosno Otrant, a 2/3 Jadrana pripada Hrvatskoj. Dakle od 4 točke u Europi, od 17 u svijetu, jedna pripada Hrvatima, dakle gravitacijsku točku nema ni jedna Francuska, nema ni Italija, nema ni Njemačka, a da ne govorim ostale zemlje a ima Hrvatska. Evo ovo je objašnjenje zašto Hrvatska ima važan geostrateški položaj i geostrateško značenje. E sada kako se Hrvatska veže na more koje je najdublje u kopnu, u tom kontekstu razvoj željezničke infrastrukture i koridora koji će se otvoriti, veže se

ne mi na njih nego oni na nas sve od Baltika, to je taj koridor Baltik - Jadran. Pored toga postoji i drugi koridor koji se zove Skandija, a ide od skandinavskih zemalja i veže se na nas, veže se i sjeverozapadni koridor iz Europe, veže se transsibirski koridor koji se veže na Baltički i u najnovije vrijeme kineski koridor preko juga, puta svile. Dakle sve završava u toj jednoj Hrvatskoj na Jadranu i ključno je za razvitak Hrvatske razviti željezničke koridore da se poveže. Osim toga, mi imamo jednu izuzetnu prednost a to je Dunav. Jer Dunav je plovni put, a rekli smo da je prijevoz vodenim putem bilo riječnim ili morskim putem najjeftiniji, koji se veže na Hrvatsku i potom ide na četvrtu točku Otrant i Sredozemlje. To Hrvatska treba osvijestit a naša politika nije. Izuzetu povoljnost imamo a od nas ovisi hoćemo li to iskoristiti ili ne.

Očito da su neki drugi to shvatili i o tome ne govore ali to je očigledno podloga odnosa sa susjednom Slovenijom.

Apsolutno, u tome je paradažna arbitražna presude. Arbitražni sporazum je bitka za koridor. Hrvatska je nerazumno politikom u ovih punih sedamnaest godina mogla, ako ništa drugo, napraviti nizinsku prugu Luka Rijeka - Zagreb - Koprivnica prema sjevernom dijelu Europe. Ona je iz ovih ili onih razloga radila opstrukciju očigledno pod utjecajem nekih drugih vanjskih igrača. Dakle, nisu služili hrvatskim interesima nego su služili nekim drugim interesima. O važnosti Hrvatske kao četvrte gravitacijske stozerne točke znaju drugi, i onda su oni zaigrali za Sloveniju i prko Slovenije oni su sada napravili koridor, sada prave i drugi kolosijek prema Kopru. Luka Kopar nema takve uvjete da bi se mogla razviti u neku ali postala je samo zahvaljujući gluposti hrvatskih političara, a da izgubi Rijeka, jer je

Rijeka uvijek bila ta koja ima veće kapacitete i južnije je. Osim toga Hrvatska ima i druge luke što nema nitko, a to je sada recimo poglavito Rijeka, luka Zadar i Gaženica, to je Ploče, naravno tu je i Split pa čak i Šibenik. Dakle ima najmanje pet luka od kojih su tri izuzetno strateške razine da se vežu svi koridori na Jadran a poslije naravno pomorskim koridorima diljem svijeta. U ovom slučaju zašto Slovenija hoće otvoreno more, arbitražni sud je dao ono što su oni htjeli. Ovo što naši obmanjuju to je drugo pitanje, ja sam admirala pa znam i pomorsko pravo. Dakle, oni su dobili skinut suverenitet sa tog dimnjaka uz granicu sa Italijom, suverenitet na površini i u zraku to je drugim riječima pristup lici Kopar je potpuno otvoren bez ikakvog utjecaja države Hrvatske na to, i u biti su oni nas odsjekli i izolirali nas i oni su preko tog koridora prometno ušli u naše more i naš koridor koji je kompletan duž Jadranu i na takav način je Hrvatska od izuzetne prednosti došla u defanzivu. To je grijeh svih ovih politika od 2000. godine koje su nas dovele u tu poziciju i naravno slovenci su, budući da mi nismo razvijali svoje koridore jer nema čekanja ako vi ne povučete, ušao je kapital prije svega engleski jer je njihov strateški interes luka Kopar. Poslije toga mi smo ne razumijevajući i ne provodeći ove stvari došli u sukob s njemačkom geopolitikom, onda nam je i to bilo malo pa smo došli u sukob i sa mađarskom geopolitikom, a znamo što za Mađarsku znači Rijeka, i onda su se kad Hrvatska ima glupu politiku vezali sa Slovenijom i mi smo sada toli u tako jedno stanje. Međutim, prednost koju Hrvatska ima, ona ostaje i dalje. Mi ne smijemo više gubiti vrijeme. Ako je i ovaj razgovor u funkciji toga osvješćivanja onda smo mislim na pravome putu da možemo još stvar spasiti dok se spasiti može.

Admirale, čini se da potezima koji se vuku,



na primjer nedavno je u središnjem dnevniku HTV-a prikazan prilog o izgradnji dvokolosiječne pruge Dugo selo - Križevci a koja dalje spaja Mađarsku sa Slovenijom, mi smo praktično kroz službenu politiku odustali od četvrte geopolitičke točke i odustali smo od naše Rijeke i od naših prednosti.

To je glupost, umjesto da se radi apsolutno sistemski, a ima kapitala uložiti će ga i Njemačka i Kina i Rusija i svi ostali, jer to je prioritetno i sve drugo je pogrešno i zločesto prema državi Hrvatskoj, dakle spajaju se na koridor da ide na luku Kopar a mora se odmah krenuti a već se dobrano zakasnilo u koridor kojeg smo veće definirali a to je Rijeka - Zagreb - Koprivnica i dalje prema Europi. Dakle, spaja se na koridor da ide na luku Kopar (a mora se odmah krenuti jer se već dobrano zakasnilo) u ovaj koridor što smo ga već definirali, a to je Rijeka-Zagreb-Koprivnica i dalje prema Europi, bilo Baltik, bilo prema Skandinaviji i tako dalje. Drugi koridor koji se apsolutno mora naznačiti prioritetom, to je voden plus željeznički prijevoz, a odnos se na rijeku Dunav. Hrvatska je jedinstvena; iako po površini nije velika, ali je po strateškom značenju izuzetno velika. Kao što imamo luke na Jadranu, tako ovdje imamo Vukovar. Svi znamo što znači Vukovar za Hrvate i Domovinski rat. On može postati jedna od najvećih riječnih luka na Dunavu. Sav taj teret ide u Dunav, prekrcajno na željeznicu, vozi se koridorom preko Sarajeva do Ploče jednim dijelom, drugim dijelom može se voziti prema Zagrebu, ali svakako treba otvoriti Unsku prugu kojom će se najbrže ići do luke Zadar. S druge strane jedan dio tereta može ići i do luke Rijeka i tada bi se geopolitički utjecaj Hrvatske na Bosnu i Hercegovinu koja je hrvatska djedovina i hrvatsko kraljevstvo, itekako osjetio. To je

jedna razumna politika i jedinstven slučaj da imate prijevoz rijekom, prekrcaj na željeznicu i onda idete na brod i izlazite preko Otranta. Dakle, to je ta 4. točka, s jednim pravcem ide na Suez koji se sad proširuje i dobiva još veće značenje nego što ga ima, a s druge strane može se ići pomorskim koridorima prema Gibraltar, odnosno čak kroz Bospor i Dardanele u Crno more.

Ovdje bih želio da se još malo vratimo na političke odnose sa Slovenijom. Kroz medije, mi običan narod, stječemo dojam da slovenska politička elita ucjenjuje Hrvatsku.

U svojoj strategiji sam definirao sve geopolitike hrvatskih susjeda, jer prvo morate ove velike igrače, nakon toga definirani su susjedi. Kad smo na području slovenske geopolitike ili politike koju ona vodi, onda je ona vrlo jednostavno i kad se iščita svodi se na samo jednu jedinu matricu, a to je ucjenjivačka politika prema Hrvatskoj. Ništa drugo ne postoji, samo ucjenjivanje, bilo da je riječ o Savudrijskoj vali, Svetoj Geri, Ljubljanskoj banci, pa čak i o vinu Teran, iako oni uopće nemaju sortu Teran. Imaju tamo 2 - 3 mala vinogradčića i to uopće nije Teran, jer „ter“-zemlja, to je Istra, crvena koju mi baštinimo. Pa evo čak sada idu sporiti nešto što se zove Varaždinsko zelje. Dakle, postoji samo ucjenjivačka politika. Ne možemo mi uvijek ni kriviti protivnika, nego podimo mi od sebe. Oni su takvi, ali kako se mi ponašamo? Imate politiku da na slovensku ucjenjivačku politiku, mi odgovaramo dobrosusjedskim odnosima. Pa koji dobrosusjedski odnos ako ja vas stalno ucjenjujem? Pa kako mi možemo biti dobri susjadi? A vi ćete pognuti glavu i reći da smo mi dobri susjadi zato jer ja vas ucjenjujem. U slučaju mog razriješenja iz Vijeća za domovinsku sigurnost; dakle, zasjeda odbor jednog parlamenta jedne države, članice UN-

a, članice NATO-a, članice EU-a i tema je vojna potpora implementaciji arbitražnog sporazuma. U prijevodu, po međunarodnom ratnom pravu, vojna potpora znači vojna uporaba snaga u implementaciji arbitražnog sporazuma, koja je „nota bene“ pseudo pravna agresija na Hrvatsku jer se uzima njen državni teritorij, je objava rata. To je objava rata. I sad hrvatska politika šuti na to. Pognula glavu, pa čemo se dogovoriti, pa se nećemo dogovoriti, drugim riječima, može se iščitati da su oni pristali da potiho implementiraju taj arbitražni sporazum i priznaju agresiju Slovenije i Europske komisije. I kad je admiral upozorio da je „car gol“, onda se događa da gospođa predsjednica mene razriješi. Bar da sam ja bio njen savjetnik; ja s njom nisam u četiri oka progovorio ni jednu jedinu rečenicu, a to nije savjetnik. Da sam bio savjetnik, sigurno se ne bi vodila jedna ovakva politika. Ja sam bio član Vijeća za domovinsku sigurnost koje je tako, pro forme, ovako lijepo zvuči, a ništa uz njega nema. Dakle, odgovor na vaše pitanje; ucjenjivačka politika. Ako smo mi, a mi smo pobjednička vojska, stvorili najboljeg pješaka na svijetu, a to admirala zna, jer sam predavao u 16 zemalja svijeta operaciju „Oluja“ na strateškoj razini i to se izuzetno cjeni. I da Slovenci, koji su imali simulirani, namještenu rat sa Srbima, jer je to bio dogovoren rat da se Hrvatska uvuče, da oni nama idu na neki način objaviti rat! Prema tome, od nas ovisi kako ćemo se mi postaviti. Ako vi dozvoljavate da se to radi, da vi pristajete na to, onda i jeste za to. Evo odgovora: ima Bogu hvala, dobrostojećih Hrvata u našem iseljeništvu, skupit će se novac za nizinsku prugu Rijeka-Zagreb-Koprivnica i dalje. Prema tome, ima rješenja, samo ovisi od politike, ali očigledno oni služe i slušaju nekoga drugoga u briselskoj „Kuli Babilonskoj“.

Vi ste izrekli već nekoliko puta da je u prometnom smislu najvažniji pomorski promet, zatim željeznički kao dio kopnenog prometa. Znači li to da se i kroz knjigu koju smo u početku spomenuli i kroz ostalo vrijeme, Vi zalažete da se napokon Hrvatska okreće prema razvoju željeznice? Ne treba biti puno mudar i pametan da bi se znalo da nijedna država nema gospodarsku snagu i sve ostalo, ako nema razvijen željeznički promet. Uzmimo za primjer Švicarsku; ne samo što su sve banke kod nje i sve ostalo, nego što ima i razvijenu željezničku infrastrukturu. Mogla je ona razviti i cestovnu, ali je razvila željezničku infrastrukturu i svima je poznata preciznost vremena po kojima Švicarske željeznicе voze i poštuju vozni red. Amerika, iako je hiper pomorska velesila, isto tako ima razvijen željeznički promet, kao i Francuska. Rusija mora imati razvijen željeznički promet jer je euroazijska zemlja i ima 9 vremenskih zona. Kina razvija željeznički promet. Tim više i Hrvatska mora imati razvijene željezničke koridore, jer smo rekli zašto; na kopnu je najjeftinije, najrentabilnije, najkorisnije i najviše tereta se može prevesti željeznicom. Točka. Onaj tko želi upropastiti državu, taj ide graditi ovako bespotrebne autose. Ne kažem ja da autose ne trebaju, ali one nisu prvoga reda. Kod nas se napravio „kopernikanski okretaj“, pa su se prvo gradile autose koje vrlo teško mogu vratiti uloženi novac, a još teže ga mogu vratiti po ovakvim kreditima po kojima su građene. To se nažalost, samo u Hrvatskoj na ovakav način grade ceste. A da se uložilo u željezničku infrastrukturu u kojoj bi se sada vezali svi ovi koridori, onda bi se sa viškom novca gradile i autose. To je u strategiji redoslijed stvari. Dakle, odgovor na

vaše pitanje je vrlo jednostavan; ne može se biti gospodarska sila i ići u boljšetak, ako nemate razvijene željezničke koridore i željezničku infrastrukturu.

Ovakvim načinom prometnog razvitka Hrvatske, došli smo u situaciju da izgubimo onu jednu od 4 europske geostrateške točke: ne gradimo Nizinsku prugu, usmjeravamo se prema luci Kopar preko povezivanja Mađarska-Hrvatska-Ljubljana pa dolje. Možemo li mi razvojem uopće dostići da luka Rijeka, a i ostale jadranske luke Hrvatske postanu značajne u prometnom smislu?

Ako politika ide za tim da ide na ruku ili narodski rečeno tjera vodu na mlin Slovenske politike koja je ucjenjivačka prema Hrvatskoj, onda mogu odgovorno reći da je to glupa investicijska politika prema Hrvatskoj. Ali se može promjenom paradigm (predrasude op. a.) a mi govorimo o promjeni paradigm ili bolje rečeno ne provođenje te paradigm zadnjih sedamnaest godina. Postavlja se pitanje imaju li političke snage u onih koji vode Hrvatsku državu. Prvenstveno tu mislim na Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture. Očigledno da nema ako oni ustrojavaju na tome. Potroše novac na nešto što ide na ruku onom koji je protiv tvojih nacionalnih interesa. Kad govorim o nacionalnim interesima a svi govore o nacionalnim interesima, jeste li vi bilo gdje pročitali jedan jedini interes da je jasno definiran i usvojen u Hrvatskom Saboru. A Sabor je najviše zakonodavno tijelo. Nema ni jednoga. Oni čak i ne znaju da postoje četiri razine nacionalnih interesa a održivi opstanak je kao najviši. Druga razina su životni i vitalni interesi, treći su vaši interesi

a četvrti periferni interesi. Ova strategija je definirala sva četiri razine i operativnu izvedbu. Dakle, ne može se reći da ne postoji kako treba i gdje treba stići. Puno smo izgubili u ovih sedamnaest godina ali ako promijenite paradigmu možemo stići. Sama ta činjenica da sve politike, bez obzira koje opcije i koalicije bile, da je prioritetska izgradnja nizinske pruge Rijeka - Zagreb - Koprivnica onda je dalje sve riješeno. Da je izgradnja novog koridora ili bolje rečeno osvješćivanje da postoji koridor Dunav - Vukovar pa kroz BiH za Ploče sve će se promijeniti istog trenutka. Samo te dvije odluke treba donijeti.

Mi u SPVH ne primjećujemo ni naznake da se namjerava promijeniti!

Ne, baš je obrnuto. Oni to sprečavaju. Zato jer oni slušaju neke druge interese a ne naše nacionalne interese, ne slušaju Hrvatsko znanje. U razgovoru s vama doživljavam ovaj sindikat, ono što u vojnom smislu i doktrini, a vojna doktrina je najsuvremenija doktrina i zato smo pobijedili u Domovinskom ratu, kao tkz. modularnu strukturu, kao modul koji je čvrst i jak i upozorava na sve što je ostalo. Zbog toga vas prešućuju i ne može vaša riječ doprijeti gdje bi trebala a ovaj razgovor vjerujem da hoće. Neće ovo još moći dugo vremena jer će

entropija sustava (razvojba op.a.) unutar Hrvatske toliko rasti da će morati doći nove kreativne snage. Što se danas rješava? Kreativne snage se sprečavaju da oni djeluju ili mladi koji odlaze van a dio su nečijeg strateškog interesa kojim se upravlja i koji je osmišljen van Hrvatske. Politike su te koje provode takve interese. Samo protivnik države Hrvatske može biti protiv ovoga koridora kojeg stalo napominjemo a polazi od luke Rijeke.

To je tako jasno i nedvojbeno pa je nevjerojatno da politika nije kažnjena zbog takvog odnosa. Molim vas za još jedno pitanje a to je da





nam pomognete i pojasnite kako Hrvatska gleda u prometnom smislu na Bosnu i Hercegovinu, osobito po pitanju unske pruge i pitanju povezivanja Vc koridora Ploče - Sarajevo - Vrpolje - Osijek i dalje prema Europi? Ne gleda nikako. Ona ne shvaća de je BiH geostrateško jedinstveni prostor, hrvatska djedovina i hrvatsko kraljevstvo. Mi danas imamo pravo na bosansko - hercegovačko kraljevsko prijestolje po Katarini Kosač Kotromanić (posljednja bosanska kraljica 1425 -1478. op.a.) koja je zaviještala Svetom Ocu, a on može kad dođu kraljevstva, da ustoliči samo Hrvata ili Hrvaticu da bude kralj ili kraljica i to iz Hercegovine. A osim toga šezdeset posto katastarskog u BiH je Hrvatsko. Ne može se ništa riješiti ako prometno ne povežete BiH i Hrvatsku. Kad pogledate geostrateški onda se vidi da je Hrvatska rubna država BiH. Ima još jedna zanimljivost Hrvatske. Ona je jedinstvena država na svijetu. Oko svake države se može opisati kružnica bez obzira kakav oblik bio. Uvijek je središte te opisane kružnice bilo koje države na svijetu na njezinom ozemlju ili pak

akvatoriju koji pripada toj državi. Hrvatska je jedina država u kojoj središte opisane kružnice nije na njezinom ozemlju ili akvatoriju nego u susjednoj državi BiH. I to vam je između Kupresa i Jajca. To dovoljno govori o geostrateškom smislu da je jedinstveni geostrateški prostor. Ako je to jedinstven prostor onda integraciju prostora možete napraviti jedino i nikako drugačije nego koridorima. Ako se pogleda na tu kartu i ako je središte u BiH, opisane kružnice Hrvatske, ako imamo dva kraka koji obuhvaćaju Slavoniju na istoku i Prevlaku na jugozapadu onda mogu samo koridori povezati točke na istoku i jugozapadu preko BiH. To je elementarna geometrija. Ako pogledamo na kartu koridor Vc posve je logičan i ne samo cestovni, nego mora biti i željeznički. A rekli smo da je željeznički iznad cestovnog koridora. Drugi krak koji se uvlači je zapadna Bosna ili bihaćko područje, odnosno u ovom slučaju koridor koji ide na sredinu Jadrana prema Zadru. I taj se koridor mora razvijati ili drugim riječima imamo dva koridora kroz BiH koji vežu Hrvatsku. To je integracija prostora i na taj način se treba voditi politika. Ja se nadam da će biti i u vojnem smislu

kad nabavimo borbene zrakoplove i kad ćemo moći kontrolirati nabo kao treću dimenziju i nad BiH Hrvatskoj ali i iznad Crne Gore. Na taj način će doći i do integracije i te treće dimenzije prostora. Hrvatska ima perspektivnu i vrlo je važno ovladati ovim dvodimenzionalnim prostorom. Dakle apsolutno je strateški prioritet pravac Dunav - Vukovar tj. željeznički koridor Vc i drugi koridor otvaranje unske pruge.

Nažalost pokušali smo i imali smo čitav niz inicijativa koje su unatoč zaključcima koje smo dostavljali na sve relevantne adrese, završavali negdje u ladicama skupljajući prašinu. Može li se reći da politika nije prepoznala Vukovar kao luku na Dunavu kao stratešku važnost za našu Hrvatsku. Ja bih odgovorio da to politika ne želi prepoznati jer da želi onda bi pitali ljudi koji predaju na prometnom fakultetu ili ljudi koji razumiju geostrategiju ili geopolitiku. Ima ljudi koji znaju značaj Vukovara a jedino mi ne prepoznajemo tu važnost. Sigurno da npr. njemački geostratezi prepoznaju važnost

Vukovara. Kad se želi onda se prepozna. Kad dolazi Dan sjećanja u Vukovaru 18.11. onda će svi doći jer je to simbol stradanja Hrvata, jer je učinjen genocid, urbanocid i kulturocid. Ako se želi pomoći Vukovaru onda evo odmah rješenja. Jedan od prvih strateških interesa koji treba izglasati u Hrvatskom saboru je da Vukovar postane ono što je u stvarnosti. Prometno i na vodi i na kopnu na željeznicu a to je glavna luka odnosno istočna vrata Hrvatske a dobrim dijelom i istočna vrata zapadne Europe.

Inače nam je šire gledajući Slavonija istočna vrata Europske unije. Mi smo politički odlučili pomoći da se taj prostor gotovo potpuno isprazni. Kakva su vaša promišljanja?

To se radi namjerno. Kolike su prednosti Hrvatske da ne nabrajam. Zato ova strategija ide da se cijela Hrvatska proglaši ekološkim dobrom. To u prijevodu znači da jedino mi imamo uvijete od svih država po Stokholmskoj deklaraciji iz 1972. godine da cijelu Hrvatsku proglašimo ekološkim dobrom a to u prijevodu znači Nacionalni park. Mi već sada imamo osam nacionalnih parkova a sutra odmah možete proglašiti još osam počevši od Kopačkoga rita do recimo Biokova na moru. U ovome slučaju netko je stavio planove da isprazni i uzme jedan dio Europe i u tom kontekstu treba gledati i ovu aferu oko Agrokora. Monstrum koji je sustavno građen a sudjelovale su sve vlade počev od 2000. godine pa na ovamu. Nije slučajno da je u Agrokor ušla cijela Baranja, PIK Belje, PIK Vukovar i najplodnija zemlja u Hrvatskoj kao i Vinkovci odnosno istočno Podunavlje koje je obuhvaćeno mirnom reintegracijom. Država ovim Lex Agrokorom nije nacionalizirala, a da je bilo bi daleko bolje, pa ne bi moralia vraćati dugove vjerovnicima nego je opet proizvela monstruozni

pothvat u kojem je Država preuzela odgovornost. Čime će ona vratiti dugove a neće moći vratiti zemlju i ostalo. U čijim će rukama završiti Hrvatska najplodnija zemlja? To je bio projekat da se isprazni Hrvatska i da se uzme taj najvrijedniji dio zemlje. Ovim koridorima o čemu smo govorili plus proglašenje Hrvatske ekološkim dobrom stvar se odmah rješava. Inače bi se morali donijeti posve drugi zakoni u kojima vi ne možete otuditi taj dio prostora. Ovima nama prijeti opasnost. Odgovor na vaše pitanje je da je to dobro hipe strateški smislen plan kako Hrvatima oduzeti plodnu zemlju.

Možete li nam pomoći da sagledamo, možda postoji namaneponzato promišljanje u strateškom smislu oko važnosti Podravske pruge odnosno povezivanja Varaždina, Koprivnice, Osijeka i tog gornjega dijela na kojem nema izgrađenih suvremenih cesta, a i pruga se zapušta.

Pa ovako, ako smo postavili tezu i oko nje se složili to su mudri ljudi rekli definirane pojmove da bi mogli raspravljati. Da su koridori željeznički krvotok dakle žile kroz koje ide krv. Dakle uvijek idemo povezati taj dio Hrvatske, dakle istočnu Hrvatsku. U ovom slučaju govorimo o Osijeku, a i o Vukovaru, zašto robe koje su iz tog dijela Hrvatske ako se treba voziti recimo u neke zemlje ona ide u Vukovar, ne mora ići sve na zapad. Nema nikakve dvojbe, taj podravski pravac mora postojati kao alternativni koridor da cijela Hrvatska mora disati, ne može biti izolirana. Ne možete izolirati jedan dio svoje Hrvatske. Ponavljam, ako je svaki djelić Švicarske povezan koridorima željeznice, onda ima još manje razloga da to ne bude i Hrvatska.

Trebaju li željeznička poduzeća biti pokretači domaće industrije i hrvatskog gospodarstva.

Apsolutno, pa ne možete vi imati nešto što je krvotok, a da vi uz to ne razvijate sve drugo. Dakle vi ne možete imati industrijski i gospodarski sustavni rast ako nemate željeznicu; ona će poticati sve ostalo. Ako hoćete razvijati turizam pa onda je najlakši prijevoz prehrambenih artikala iz svakoga dijela Hrvatske na Jadran. Dakle, jednostavno rečeno opet je to usporedba sa krvotokom, hrana će doći do svake stanice. To je vrlo jednostavan odgovor, ne može biti gospodarstva, nema prosperitetne države ako nema razvijenu željezničku infrastrukturu, željezničke koridore. Nema!

Pa mi to vidimo, znači samo radi naših gledatelja i onih koji vas slušaju, da pojasnimo da to nije politika SPVH nego je to naprsto prijeka potreba da se primjeni na cijelu Hrvatsku. Pred kraj razgovora htjeli bismo vas zamoliti da kazete imo li neko područje tog geopolitičkog, strateškog promišljanja koje do sada nismo dotakli, a vezano je za RH.

Hajmo se vratiti ovdje na ovo pitanje da ste vi sindikat kako ste nazvali jedan modul, uistinu jeste, jer sam se i uvjero u tome i to je mogu reći čak i tragedija ove države da jedan sindikat više strateški promišlja o hrvatskim nacionalnim interesima nego cjelokupne Vlade u 17 godina. Ono što smo još u geostrateškome smislu trebali reći je to zašto je Hrvatska ekološko dobro, jedinstvena. Rekli smo da je središte BiH. Ima država na svijetu kojima su granice plave, a to su otočke države. Hrvatska je jedinstvena država, jedinstvena, nema druge u kojoj su granice plave a da nije otočka država,



Mura, Drava, Dunav, Sava, Una. A onda Hrvatska ima četiri bisera: Zrmanja, Krka, Cetina, Neretva. I sad: Izrael je četiri rata vodio zbog voda Golana. Imamo primjer rijeke Jordan. Jordan je malo veći potočić a Izrael ima dvije pustinje Judejsku i pustinju Negev. Judejska već sada ima najbolje razvijeno navodnjavanje, a oni su iz voda Golana i dijelom iz voda Jordana, tog malo većeg potočića uspjeli od pustinje napraviti raj. E sad, Hrvati imaju vode okolo i sve ostalog, po količini vode smo četvrta država u Europi, s tim što je Rusija azijska zemlja. Uz nas su Island i Norveška. Ali sve ove zemlje koje imaju najviše pitke vode su hladni pojasi, mi smo jedini u topлом pojasu. Po Bibliji, kad imate sunce i vodu - to je raj. Dakle, dok Izraelci od pustinje prave raj, mi od raja pravimo pustinju.

Na žalost. Admirale, negdje sam načuo da pripremate novu knjigu

Da, upravo sada za koji dan izlazi moja knjiga „Admiralovi zapisi 2“.

„Admiralovi zapisi 1“ je proglašena najboljom knjigom o domovinskom ratu. „Admiralovi zapisi 2“ nije o Domovinskom ratu nego ovo što se svijetu događa, između ostalog i jednim dijelom o čemu smo ovdje pričali, posvećena je bl. Alojziju Stepincu. Dakle, eto možemo reći, ja sam u ovim zapisima čak i razgovarao s vrhom Srpske pravoslavne crkve upravo na tu temu. Kad govorim vrhom, mislim na njihove episkope, odnosno po našemu biskupe. Vrlo je zanimljiva ta cijela priča. Osim toga u knjizi otkrivam tko je drug Tito, iako sam u svojoj knjizi „Admiralovi zapisi 1“ dobrim dijelom otkrio. Sad idemo korak dalje, pa između ostalog i iz ruskih izvora koji su otvoreni, do kojih se može doći. Tito je autor mita Jasenovcu, o velikom broju žrtava. Da bi se on dodvorio Staljinu on upucava Staljinu da su Hrvati, dakle NDH-zija pobila 460 tisuća Srba i tu nastaje taj mit. Poslije će to Srbi dići na 600 tisuća do milijun i pol. Dakle glavni autor mita o Jasenovcu je Tito, laži o Jasenovcu. Uistinu je to velika laž i za to Tito nikada nije išao

u Jasenovac. Evo odgovora zašto nije išao, jer on zna da je on autor laži o Jasenovcu. Između ostalog i knjiga to otkriva.

Ja bih vam se zahvalio za ovaj razgovor. Možda će u najskorije vrijeme biti nova prilika da se dotaknemo tema koje će se dogoditi, koje će nam život donijeti, koje će nam politika donijeti, a ovdje nadamo se da ne samo željeznička javnost uživati u vašim promišljanjima kojim ste nam približili geostrateški položaj Hrvatske.

Hvala vama na pozivu. Možemo za kraj reći rečenicu iz čuvenog filma Casablanca „ovo je početak jednog divnog prijateljstva“.

BRIGA O SKRETNICAMA



STIPO BOŠNJAK majstor za skretnice

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Posao Stipe Bošnjaka i njegovih kolega je briga o skretnicama. Točan naziv jedinice u kojoj radi više i ne zna. Vjerojatno se radi o nekakvom dugačkom teško pamtljivom nazivu. Nekada je to bio ZOP Ranžirni kolodvor, naziv kojeg smo svi razumjeli.

Na Ranžirnom kolodvoru ima oko 500 skretnica, a kada se tome pridoda teren koji obilaze dođe se do brojke od 700 skretnica. Uz iznimku skretnica od Klare prema Velikoj Gorici gdje su zajedno s remontom pruge prije nekoliko godina ugrađene i nove skretnice, sve ostale su vremesne i najčešće datiraju s početka osamdesetih godina.

Nakon što je jedno kraće vrijeme radio kao pružni radnik, Stipo Bošnjak se „prebacio“ u radionicu ZOP-a. Od nekadašnjeg „velikog“ ZOP-a s više od 100 radnika malo je njih ostalo. Dio radnika završio je u Pružnim građevinama gdje mijenjaju pragove i kose travu. Dio radnika

otisao je u mirovinu, a dio je završio u Željezničkom fondu. Naš sugovornik radi u radionici s ukupno pet zaposlenih. Uz brigu o skretnicama na Ranžirnom kolodvoru ekipa održava i skretnice do Resnika, Klare i Velike Gorice, a znaju otići i do Lekenika i Sesveta. Tokom redovitih obilazaka ili intervencija, automobilom godišnje prijeđu do 30 000 kilometara i to vrlo često po makadamu:

- „Vozimo se ljeti i zimi, a automobil nam je kao i kod naših vatrogasaca. No svejedno stižemo. Sve što možemo popravljamo sami, tim više što dijelova za stare skretnice više i nema. U svakom slučaju moramo se snaći. Ljetni mjeseci s obzirom na zagrijavanje tračnica kritični su

za skretnice, a i pojačan promet na Ranžirnom kolodvoru, gdje dnevno zna proći i pedeset teretnih vlakova, iziskuje naše češće intervencije.“

Obitelj Bošnjak prije rata je živjela u Posavini, u malom mjestu Vranduk između Doboja i Dervente. Glavom

bez obzira morali su bježati 1992. godine. U Zagrebu su najprije bili podstanari, a nakon što su kupili komad zemlje, obitelj se razdvojila i ljudi su samo počeli graditi kuće.

Danas Stipo Bošnjak sa suprugom i četvero maloljetne djece živi u obiteljskoj kući na Žitnjaku.

- „Kuću sam lako napravio, ali kredit nije jednostavno vraćati. S bankom sve riješiš za deset minuta, a onda se deset godina mučiš. Puno su mi pomogli dečki iz firme, a i sam volim rukama raditi. Nisam majstor, ali majstori računaju tristo pa i više kuna po danu.“

Vranduk spada u Republiku srpsku i u njega se od prijašnjih stanovnika malo tko vratio:

- „Povremeno odemo tamo i obidemo selo. Puno toga je spaljeno, a vratili su se stariji ljudi, umirovljenici koji tako imaju sigurne prihode. Nažlost tamo nema previše perspektive.“



SKROMAN I ODAN

PISŠE: Krešimir Belak
FOTO: Krešimir Belak

Igor Boban rođen je 28. studenoga 1979. godine u Mostaru. Poslije završene osnovne škole upisuje srednju prometnu školu u Mostaru, cestovni smjer, koju završava 1998. godine. Obzirom da potječe iz tradicionalne željezničke obitelji, (otac Dragan radio kao mehaničar u željezničkoj radionici ŽAS-a, a djed Ivan kao kočničar) zapošljava se 9. studenoga 2001. godine na željeznički rad u Mostaru kao pružni radnik. 2003. godine upisuje u Sarajevu prekvalifikaciju za tehničara željezničkog prometa koju za godinu dana uspješno završava i 2004. godine dobiva premještaj za prometnika vlakova u kolodvor Baćevići. U kolodvoru Baćevići se odvaja industrijska pruga za aluminijski kombinat Mostar. Povremeno je po potrebi radio na zamjeni u kolodvoru Mostar teretna. 2007. godine aktivno se uključuje u osnivanje Samostalnog sindikata izvršnog osoblja područja Infrastrukture Željeznice Federacije BiH, svojim aktivizmom u podružnici Čapljina, prvo kao tajnik, a poslije i kao predsjednik podružnice Čapljina. U rujnu 2008. godine na redovnoj izbirnoj skupštini izabran je za dopredsjednika sindikata, a na izvanrednoj izbirnoj skupštini u listopadu 2010. godine postaje predsjednik Samostalnog sindikata izvršnog osoblja područja Infrastrukture ŽFBiH, koju dužnost obnaša i danas.

Trenutno SSIOPi ŽFBiH broji oko 730 članova. ŽFBiH obuhvaća prugu Čapljina - Sarajevo - Doboj (ŽRS), prugu Doboj - Tuzla - Zvornik, prugu Tuzla - Brčko i prugu Bosanski Novi - Martin Brod. Željeznica Federacije BiH ima ukupno 3200 radnika, a SSIOPi zastupa radnike izvršne službe u području Infrastrukture, a

se donose uz savjetovanje i suodlučivanje sa sindikatom. Što se tiče prijevoza tereta iz luke Ploče u unutrašnjost BiH najviše se prevozi ugljen za željezaru Zenica i tvornicu koksa Lukavac, zatim glinica i koks u aluminijski kombinat Mostar, šećer i drugi rasuti i tekući tereti. U povratku se preko luke Ploče izvozi koks iz tvornice koksa Lukavac, željezo iz zeničke željezare i razne druge vrste roba za izvoz. Ukupno godišnje ŽFBiH preveze oko 9 milijuna tona robe. Što se tiče prijevoza putnika, od kada je u lipnju ove godine pušten u promet putnički vlak „Talgo“ značajno se povećao i broj putnika. „Talgo“ vozi na relaciji Čapljina - Sarajevo i Sarajevo - Banja Luka. ŽFBiH su nabavile 11 garnitura po 6 vagona sa vagon-restoranom, a svaka garnitura ima kapacitet za 238 putnika.

I na kraju Igor Boban je i obiteljski čovjek koji sa suprugom Ivanom i kćerkama Veronikom (11) i Monikom (8) živi u Mostaru. U slobodno vrijeme pomalo se bavi malim nogometom.



IGOR BOBAN,

Predsjednik Samostalnog sindikata izvršnog osoblja područja Infrastrukture
Željeznice Federacije Bosne i Hercegovine

G. Fermin



ZRNCE NADE?



RAZGOVARAO: SPVH
FOTO: Mario Grbešić

MLADEN LUGARIĆ,
članom Uprave HŽ Putničkog prijevoza d.o.o.



Koji su trendovi u prijevozu putnika u 2017. godini?

U prvih šest mjeseci ove godine 24,4% svih putnika u Hrvatskoj koji se koriste javnim prijevozom odabralo je prijevoz vlakom. Od siječnja do kolovoza 2017. otpremljeno je 12,6 milijuna putnika, što je 5,9% manje u odnosu na isto razdoblje prošle godine. Jedan od razloga smanjenja broja prevezenih putnika je manji broj korisnika P-karata. Naime, HŽ Infrastruktura uvela je novi način plaćanja prijevoza radnicima te je broj korisnika P-2d karata smanjen s prosječno mjesечно 868 na 375 karata. Također, u siječnju 2017. za sufincirani prijevoz učenika srednjih škola ispostavljane su polumjesečne karte dok su u 2016. ispostavljane mjesечne karte, a uvođenjem ISPRO sustava napravljen je novi izračun za mjesечne karte. Dobre rezultate ostvarili smo u gradsko-prigradskom prijevozu u kojemu je zabilježen rast

broja putnika za 2,9% u odnosu na 2016. godinu.

Na kvalitetu prijevozne usluge utječe i zamjenski prijevoz. U prvih osam mjeseci 2017. gotovo 5000 vlakova zamijenjeno je autobusima. Od toga 85% supstituirano je zbog planiranih radova HŽ Infrastrukture, 8% zbog kvarova vozila, 3% zbog izvanrednih događaja dok je 4% vlakova otkazano u potpunosti. Na žalost, u slučaju zamjenskoga autobusnog prijevoza dolazi do kašnjenja pa putnici odustaju od putovanja i prelaze na druge vrste prijevoza.

S obzirom da novi vozni red stupa na snagu za nepuna dva mjeseca, na koji način donosite odluke o uvođenju vlakova ili izmjenama postojećih trasa?

Odluke o uvođenju vlakova na pojedinim relacijama donosimo temeljem niza pokazatelja. Svake se

godine provodi istraživanje tržišta, prate se trendovi kretanja putnika, konkurenčija. Kod uvođenja vlakova ili mijenjanja njihovih voznih vremena prije svega nastojimo vozni red prilagoditi svakodnevnim korisnicima usluge – radnicima, dacima i studentima.

Kako bi se dodatno unaprijedila prijevozna ponuda, HŽ Putnički prijevoz organizira sastanke s predstvincima regionalne i lokalne samouprave s ciljem poboljšanja suradnje i organizacije prometa putničkih vlakova koji najviše odgovaraju stanovništvu.

Koje su važnije promjene u organizaciji putničkog prometa u odnosu na VR 2016./17.?

U voznom redu 2017/18., koji stupa na snagu 10. prosinca 2017. i vrijedi do 8. prosinca 2018. vozit će 720 vlakova, što je 5 vlakova više nego u važećem voznom redu. Od

toga u međunarodnom prijevozu 52 vlaka (26 međunarodnih i 26 pograničnih), a u unutarnjem prijevozu 668 vlakova, od čega 6 IC-vlakova, 23 brza vlaka, 13 ubrzanih i 532 lokalna putnička vlaka, a u gradsko-prigradskom prijevozu Grada Zagreba 94 vlaka.

U međunarodnom prometu vlakovi 200/205 povezivat će Budimpeštu i Zagreb. U ljetnoj sezoni vozit će izravni B wagon na relaciji Rijeka-Beč-Rijeka u sastavu vlakova 482/150 i 151/483. Vlakovima 410/411 na relaciji Beograd - Zagreb - Ljubljana proširen je kalendar vožnje.

Što se tiče daljinskih vlakova, vlakovi 820/821 i ICN 520/523 Zagreb GK - Split - Zagreb GK vozit će svakodnevno, a vlakovi ICN

521/522 vozit će tijekom ljetne sezone. Vlakovi po dolasku u Splitu ostvaruju veze s trajektima za veće otoke.

Na relaciji Zagreb-Rijeka uvodi se vlak 700 s polaskom iz Zagreba u 06.30 sati.

U lokalnom prometu uvedena je veza na vlak IC 580 iz Koprivnice za Zagreb za putnike iz Varaždinske i Međimurske županije. Uvedena je i jutarnja veza iz Gornje Stubice za Zagreb na vlak 3007 Varaždin - Zagreb GK. Osigurana je i veza na večernji vlak iz Zagreba koju mogu koristiti stanovnici općine Đurmanec. U cilju kvalitetnijeg prijevoza dnevnih migranata, učenika i radnika napravljene su određene korekcije polazaka ostalih vlakova namijenjenih navedenim korisnicima prijevozne usluge.

Voznim redom 2017./18. broj prigradskih vlakova Grada Zagreba u odnosu na postojeći vozni red neće se mijenjati. Ukupno će voziti 94 gradsko prigradska vlaka, a i dalje će se za rasterećenje prigradskog prijevoza koristiti vlakovi iz lokalnog prijevoza na relacijama prema Jastrebarskom, Velikoj Gorici, Zaboku, Novskoj i Koprivnici.

Uz redovne vlakove, kakva je ponuda posebnih vlakova?

Već niz godina HŽPP surađuje s turističkim zajednicama u organizaciji posebnih vlakova. Na razne manifestacije diljem Lijepe naše prevozimo izletnike koji nam se iz godine u godinu vraćaju. U sklopu projekta RUMOBIL ove smo godine krenuli s organizacijom posebnih vlakova na relaciji Zagreb - Ozalj. Ozaljski turistički vlakovi, ukupno 35 izletničkih vlakova će na karlovačko i ozaljsko područje voziti do kolovoza 2018. godine. U suradnji s gradom Ozljem organizirani su turistički, kulturni i gastronomski sadržaji u cilju promocije ruralnog razvoja i turizma.

Ove smo godine posebno ponosni na naše božićne vlakove „Tin express“ jer obilježavamo 20. godišnjicu njihove vožnje. To su najveseliji vlakovi HŽPP-a i često puta djeci

prvi susret s vlakom. Tradicionalno, u suradnji sa sponzorima na Međunarodni dan osoba s invaliditetom 3. prosinca organizirat ćemo humanitarnu vožnju božićnog vlaka. Time nastojimo djeci iz brojnih udruga, domova i centara za djecu s invaliditetom i poteškoćama u razvoju te domovima za napuštenu i nezbrinutu djecu s područja Grada Zagreba i bliže okolice dodatno uljepšati blagdane. Božićni vlakovi vozit će na području većih gradova i sigurni smo da će, kao i svake godine, biti popunjeni.

Kakvi su daljnji planovi HŽ Putničkog prijevoza na unapređenju usluge, poboljšanju učinkovitosti poslovanja i modernizaciji? U tijeku je niz prodajnih i marketinških aktivnosti kojima je cilj povećati prodaju i promovirati usluge HŽ Putničkog prijevoza. Ulažemo maksimalne napore kako bi zaustavili trend smanjenja broja putnika.

S obzirom na prednosti željezničkoga prigradskog prijevoza, od rujna je u gradsko-prigradskom prijevozu Grada Zagreba uvedena i 3. priključna zona, a do kraja godine planiramo uvesti i 4. i 5. priključnu zonu te tako omogućiti putnicima iz Križevaca, Karlovca, Siska, Zaboka i ostalih mjesta udaljenih oko 60 km od Zagreba vožnju s priključnom kartom i ZET-HŽ kartom.

Zaključili smo ugovor s Hrvatskim savezom slijepih kojim se od 1. studenog 2017. do 31. listopada 2018. članovima saveza i jednoj osobi u pratnji odobrava 50% popusta u redovitim vlakovima u unutarnjem prometu.

Dodatno ćemo unaprijediti kanale prodaje ISPRO sustava kako bismo omogućili bržu i jednostavniju kupnju karata s obzirom da nam je cilj što veći broj putnika koji kupuju pojedinačne karte usmjeriti na online kupnju.

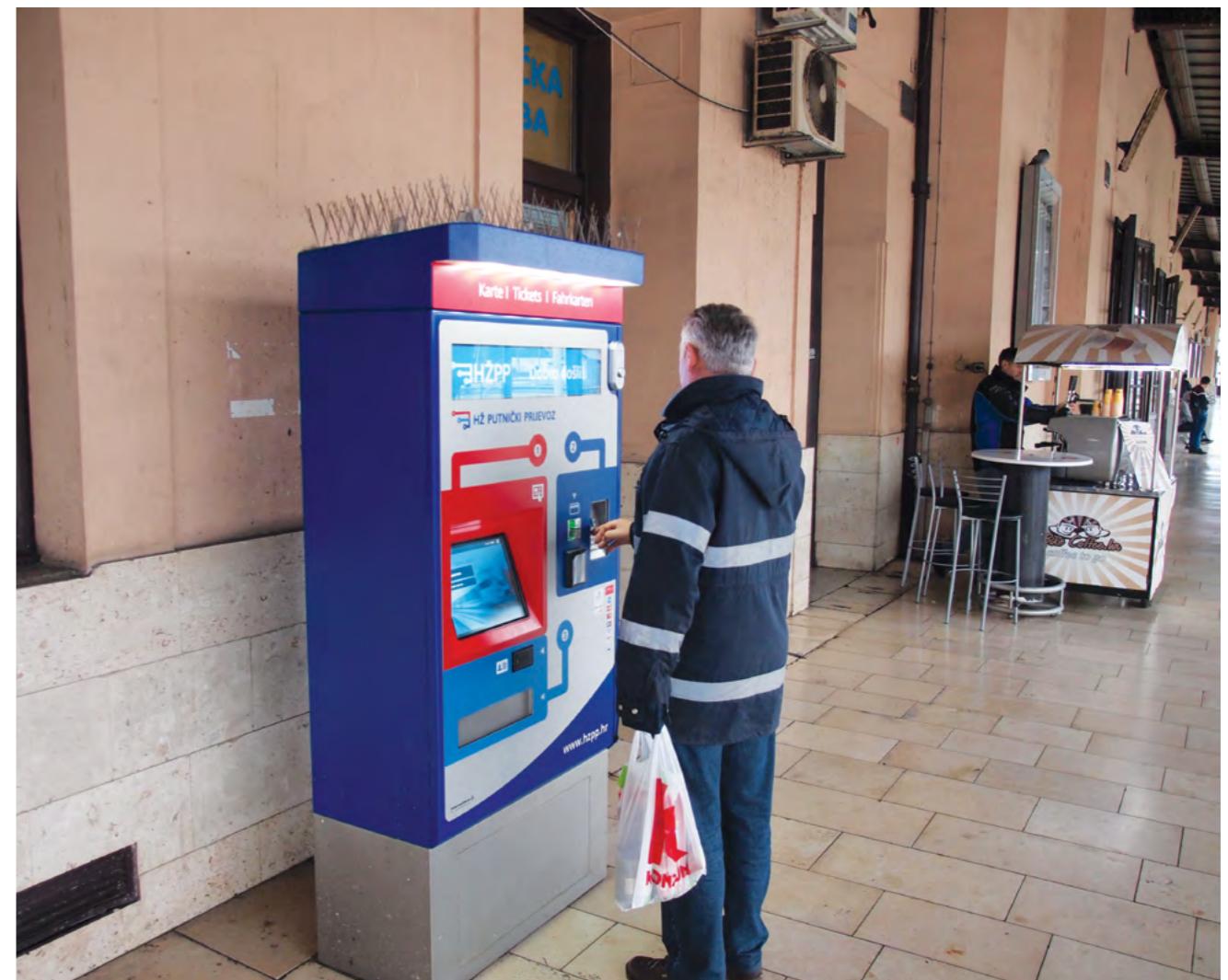
Imperativ je povećati razinu kvalitete stoga je i dodatna modernizacija vozog parka nužna. Posljednjih nekoliko godina napravljen je veliki pomak nabavom 24 nova vlaka. Novim vlakovima pruža se visoka razina usluge koja u uvjetima oštре konkurenčije predstavlja presudan element poslovanja. Uz kvalitetnu prodajnu politiku i nove vlakove, za dodatno podizanje kvalitete usluge potrebna su ulaganja u infrastrukturu kako bi se prije svega skratio vrijeme putovanja.

Osim prilagođavanja vozognog reda putnicima i nabave prijevoznih sredstava, što još činite kako bi putnicima pružili kvalitetniju uslugu?

Kako bismo putnicima pružili kvalitetniju uslugu, u završnoj fazi je ISPRO projekt koji je pokrenut u cilju proširenja kanala prodaje, odnosno veće dostupnosti i poboljšanja usluge. Projekt je podijeljen u dvije faze. Prva faza obuhvaća elektroničku prodaju

karata u unutarnjem prijevozu koja je počela u kolovozu 2016. kada su u funkciju stavljeni stabilni terminali na blagajnama i mobilni terminali koje koristi vlakopratno osoblje čime im je uvelike olakšan rad; u rujnu 2016. počela je prodaja karata putem internetske stranice i aplikacije za pametne telefone HŽPP karte, a krajem listopada u rad je pušteno 10 kartomata na sedam kolodvora - Zagreb Glavni Kolodvor, Rijeka, Split, Osijek, Slavonski Brod, Vinkovci i Varaždin. Dok druga faza obuhvaća prodaju karata u međunarodnom prijevozu i izvještaji sustav. Početkom 2017. godine uvedena je međunarodna

Danas HŽ Putnički prijevoz prodaje EPA karata (rezervacija i globalnih karta u međunarodnom prijevozu), a početkom svibnja i ostatak međunarodne prodaje (NRT i EURAIL / INTERRAIL karte). Navedenim smo zamijenili ručno pisane prijevozne karte i proširili prodaju međunarodnih karata jer je danas međunarodna prodaja omogućena na ukupno 193 blagajne. Veliki iskorak je i uvođenje pametnih kartica kojima se postupno zamjenjuju dosadašnje mjesечne karte i iskaznice za ostvarivanje prava na povlaštene vožnje.





PROIZVODI ŽELJEZNIČKIH PODUZEĆA

IZVOR: <https://www.linkedin.com/pulse/proizvodi-%C5%BEeljezni%C4%8D-kih-poduze%C4%87a-dra%C5%BEen-kau%C5%BEeljar/?published=t>

FOTO: SPVH

INPUT

Oni stariji se sjećaju kad su velike informatičke trgovine počele prodavati gotova računala. Nije se sve moglo obaviti na jednom mjestu. Prvo bi došli kod prodavača i dogovorili što želite. Nakon toga bi dobili račun koji bi išli platiti u njihovo računovodstvo ili na njihovu blagajnu. Na kraju bi išli u skladište gdje bi preuzeли upakirano računalo, monitor, tipkovnicu i miša. Niste baš mogli pogledati u kakvom je to stanju predano. Naravno trgovine su bile u nekim podrumima pa ste bili sretni ako dobijete kolica u kojima bi sve to odvezli do parkirališta. O reklamacijama ne treba previše ni govoriti. Još su nekako i prihvaćali ako je došlo do oštećenja vanjskog dijela, ali ako je kvar bio u unutarnjim komponentama onda je to za njih bilo teško dokazivo. Samo bi kratko rekli, to je jer ste instalirali neoriginalne „Windowsse“. Naravno, operativni sustav se posebno naplaćivao.

To su ipak bili proizvodi informatičke

industrije. Kupci baš nisu bili nešto važni, ali jesu njihovi novci. Ipak imali su nekoliko različitih vrsta računala i dodatnih uređaja pa i usluga. Mogli su pratiti realizaciju proizvoda. Koja vrsta računala se bolje prodavala koja slabije. Jesu li ona jeftinija računala išla bolje ili lošije. Koji su monitori ili printeri imali bolje prodajne rezultate. Pa čak se moglo pratiti i za tipkovnicu, miša i zvučnike. U konačnici mogla se je pratiti i prodaja operativnih sustava i ostalih softverskih proizvoda.

S druge strane mogli su vidjeti koji su proizvodi imali više, a koji manje reklamacija. Koji su proizvodači bili kvalitetniji, a koji ne kvalitetniji. Koji su dobavljači pružali bolju uslugu, a koji lošiju. Koliko su neki procesori, matične ploče ili hard diskovi utjecali na zainteresiranost kupaca.

Svi ti pokazatelji utjecali su na marketinške aktivnosti kako bi se povećali prodajni rezultati, ali i na nabavne aktivnosti kako bi se smanjili ulazni troškovi. Zahvaljujući tome, većina takvih trgovina je iz

podruma za godinu dvije prerasla u velike trgovine informatičke opreme, softvera pa i usluga servisa.

HŽ PROIZVODI I USLUGE

Norma ISO 9001 izjednačava proizvod i uslugu, odnosno usluga je također proizvod određenog poduzeća. E sad, kad pitate bilo kojeg menadžera u bilo kojem željezničkom poduzeću koji je vaš proizvod dolazi do blokade. Oni u Cargu obično kažu prijevoz robe u željezničkom prometu, a slično tako i kažu oni u putničkom prometu koji se bave prijevozom putnika umjesto robe. Za menadžere u „infrastruktu“ to je još teže pitanje. Većina će ponavljati svoju djelatnost, i to prvenstveno vezano uz održavanje ili građenje.

Ako prijevoznik tereta ne prati svoju prodaju prema realizaciji proizvoda, ako ih uopće i ne raspoznae kako može raditi bilo kakve marketinške

planove i aktivnosti. Kako mogu znati koji vlakovi ili neke druge usluge imaju pozitivne rezultate, a koji negativne. Kako uopće prate troškove vlakova i utječu na racionalizaciju poslovanja. U konačnici, ako to ne zna, ili ne prati naš nacionalni prijevoznik, rade li to drugi prijevoznici kad su uspješniji od njih.

Opet ako prijevoznik putnika ne zna što su mu proizvodi i ne prati njihovu realizaciju, osim navedenog za terete, kako opće prate realizaciju subvencije. Odokativno metodom ili metodom „bratstva i jedinstva“! Za prijevoznika u putničkom prometu često se čuje da ukidaju sve više nerentabilnih linija. Ali ako ukine vlakove popodne s kojima se ljudi trebaju vraćati, tko će uopće putovati i ujutro. Može li proizvod putničkog prijevoza biti samo jedan vlak ili ukupan broj pari vlakova na određenim relacijama. Ili nešto treće. Može li ponuditi neke dodatne usluge uz sjedalo u vlaku na određenoj relaciji. Sve to nije moguće znati ako se uopće i ne zna što su njihovi proizvodi. Srećom još nije otvoreno željezničko prijevozničko tržište u području putnika, ali već sad ih poprilično „gazi“ cestovna konkurenca i prijevoz osobnim automobilima.

Menadžeri u infrastrukturi opet smatraju kako su oni monopolisti u državi i važno je samo što više novca izvući iz Državnog proračuna.

Njih tržište i prihodi od prijevoza ne zabrinjavaju. Pri tome zaboravljaju kako je prijevoznicima jako teško privući korisnike uz toliko lošu infrastrukturu kakva je naša. Zaboravljaju kako imaju konkurenčiju u cestovnoj infrastrukturi. Autoceste su puno kvalitetnije od naših međunarodnih pruga i koridora. Što se tiče lokalne infrastrukture županijski uredi za ceste nemaju pristojbe za korištenje trasa kao što je to slučaj u željeznicama. A to je i konkurenčija infrastrukture susjednih zemalja kao što su Slovenija i Mađarska.

Kakav je odnos s kupcima i krajnjim korisnicima tek je tema za sebe. Nju je bolje niti ne otvarati za par rečenica. Sveukupno gledajući, općenito je pad prihoda od prodaje usluga u sva tri poduzeća i ne vidi se, uz postojeći način rada, kako je to moguće preokrenuti u plus. Koliko god se u željezničkim poduzećima izvlačili na loše stanje vozognog parka i željezničke infrastrukture, bez značajnih promjena u cilju podizanja kvalitete prijevozne usluge nema značajnog povećanja prihoda.

OUTPUT

Trgovačke kuće s informatičkom opremom su uspjeli izaći iz podruma i popuniti velike trgovačke centre i uspjeti na tržištu. Isto tako, s vremenom su prihvatali europske





DANILO MAODUŠ,
prometnik vlakova u kolodvoru Dalj

ŽELJEZNICA I DUNAV U SRCU



RAZGOVARAO: Nebojša Gojković
FOTO: Nebojša Gojković

Kolodvor Dalj nalazi se u km 30+914 pruge Vukovar Borovo Naselje - Erdut - Državna granica, odnosno u km 0+000 pruge Dalj - Osijek - Koprivnica. Po svojoj funkciji u željezničkom prometu je međukolodvor za prugu Vukovar Borovo Naselje - Erdut - Državna granica, te odvojni kolodvor za prugu Dalj - Osijek - Koprivnica. Sve do travnja 2014. godine, prometna služba u kolodvoru obavljala se s prekidom, svakodnevno u dvije smjene. Kako tada „blagodati“ Regije Istok nisu mimošile ni ovaj kolodvor, tako se od tog datuma prometna služba obavlja s prekidom i to samo u jednoj smjeni od 6,30 do 15,30 sati, dok subotom, nedjeljom i blagdanom kolodvor uopće ne radi. Prema važećoj sistematizaciji predviđena su 3 izvršioca, što s obzirom na trenutno radno vrijeme znači da predviđeni mjesечni fond sati može ostvariti samo 1 prometnik vlakova koji radi

permanentno svakog radnog dana. Ostala dva prometnika vlakova prisiljena su tako veći dio godine raditi kao zamjene po drugim kolodvorima, najčešće na radnim mjestima skretničara i čuvara ŽCP-a, uglavnom svaki mjesec mijenjajući turnuse i ne znajući gdje i na kom radnom mjestu će raditi onaj slijedeći mjesec (još neke od spomenutih „blagodati“). Pored regulacije prometa, prometnici vlakova u kolodvoru Dalj obavljaju i prodaju karata na kolodvorsko-putničkoj blagajni, na kojoj je u 2016. godini ostvaren prihod iznosio 37208,20 kuna. Ovdje treba napomenuti da su rezultati od prodaje karata bili daleko bolji prije uvođenja subvencioniranog prijevoza za učenike srednjih škola od strane Ministarstva znanosti i obrazovanja.

Do tada je naime, prodavano oko 70 mjesecišnih učeničkih karata iz razloga što je prijevoz željeznicom bio osjetno jeftiniji. Nakon uvođenja subvencija ta razlika u cijeni se izgubila, a budući je željeznički kolodvor nešto udaljeniji od samog naselja, svi učenici preorientirali su se na prijevoz autobusima koji po njih dolaze i vraćaju ih u sam centar Dalja. O većini spomenutog, a prvenstveno o njegovom željezničkom putu, željezničkoj prošlosti i sadašnjosti, kao i mnogim lijepim i manje lijepim stranama željezničkog posla, razgovaramo s našim članom, najstarijem prometnikom vlakova u kolodvoru Dalj, Danilom Maodušom.

Danilo, prije svega hvala Vam što ste pristali na ovaj razgovor. Molim Vas da se za početak predstavite našim čitateljima s nekoliko osnovnih podataka o sebi.
Zovem se Danilo Maoduš, rođen sam 21.10.1957. godine u Osijeku. Živim i radim u Dalju, oženjen sam od 1980. godine i otac sam jednog sina.

Kakva je veza između Vas i željeznice, odnosno što je presudno utjecalo na Vas da završite školu za prometnika vlakova?

Srednju školu završio sam u Osijeku, a pošto nisam mogao naći odgovarajući posao u struci (automehaničar), javljam se na natječaj za prekvalifikaciju za zanimanje prometnik vlakova. Pripravnički staž počinjem 04. 01. 1979. godine i postajem treća generacija željezničara u obitelji.

Da li ste prije dolaska na željeznicu imali kakvog drugog radnog iskustva?

Radio sam u Pošti oko mjesec dana pred Božićne i Novogodišnje praznike, na slaganju u ono vrijeme jako popularnih čestitki.

Čini li Vam se danas da ste možda pogriješili kod odabira profesije?

Za ovih svojih 38 godina staža, nikada nisam požalio što sam otišao u školu za prometnika vlakova.

Kako je izgledao taj Vaš početak na željeznicu; je li bilo nesnalaženja?

Prvih par samostalnih smjena osjećala se neka mala nesigurnost, ali uz pomoć kolega iz susjednih kolodvora sve je vrlo brzo sjelo na svoje mjesto.

Možete li se prisjetiti u kojim ste sve kolodvorima radili?

Pripravnički staž odradio sam u kolodvoru Darda, a zatim slijede redom kolodvori Čeminac, Antunovac, Gaboš, Josipovac, Sarvaš, Nemetin i konačno Dalj.

Koje iskustvo pamtite kao najljepše?

Rad u kolodvoru Nemetin. Taj sada već bivši kolodvor otvoren je 1986. godine kao teretni kolodvor, a iz njega se posluživala luka „Tranzit“, te tvrtke „Saponia“ i „Niveta“.

Kolodvor Nemetin u to vrijeme bio je najsuvremeniji u tadašnjoj Prometnoj sekciji Osijek; sve se obavljalo na „dugmiće“ i iz prometnog ureda. Osim toga, bio je i jedini kolodvor u bivšoj državi u kojem je bila dozvoljena indirektna otprema putničkog vlaka.

Možete li usporediti vrijeme kada ste počeli raditi na željeznicu i ovo danas; koje su sličnosti, a što su razlike?

Velike su razlike; na početku je bilo puno vlakova i putnika za razliku od sada. Kada sam počeo raditi uvek je u smjeni bilo od 3 do 4 para teretnih vlakova, a nekada i više; toga danas nema. Što se putnika tiče, nekada je bilo prodavano puno mjesечnih radničkih, učeničkih i studentskih karata, a sada putnika skoro i da nema.

Recite nam nešto o Vašem sadašnjem radnom mjestu.

Radno vrijeme prometnika vlakova i skretničara je svaki radni dan od 6.30 do 15.30 sati i za to vrijeme prođu 3 para putničkih vlakova, a ukupno se na putničkoj blagajni proda desetak karata. Skretničar vlakove dočekuje na crvenom loparu i za ulazak u kolodvor daje im ručni signalni znak „Naprijed“. U kolodvoru postoji putni prijelaz koji je osiguran polubranikom i kojim rukuje prometnik vlakova.

Kakav je trenutno obim posla u kolodvoru?

Od strane kolodvora Osijek voze redovito 3 para putničkih vlakova, a od kolodvora Vinkovci povremeno bude i po koji teretni vlak. Kad je riječ o teretnom prometu, utovara i istovara nemamo, dok nam se u putničkom prijevozu broj putnika smanjio otkad su uvedene subvencije za prijevoz učenika.

Vi ste praktično jedini prometnik vlakova u kolodvoru Dalj. Kako je uopće došlo do takve

situacije?

Ukidanjem prometa putničkih vlakova od strane kolodvora Vinkovci za kolodvore Dalj, odnosno Erdut, kao i jutarnjeg i večernjeg vlaka iz i za Osijek, došlo se do ovakvog radnog vremena i ukidanja jednog prometnika i skretničara.

Da li ste računali, koliko gubite na primanjima zbog ovakvog radnog vremena u kolodvoru Dalj?

Nisam računao, ali ako se uzme da nema noćnog rada, te rada subotom, nedjeljom i blagdanom, po nekoj slobodnoj procjeni bilo bi to minimalno 1.500,00 kuna mjesечно.

Pruga na kojoj radite izravna je veza Republike Hrvatske s Republikom Srbijom. Kakve su mogućnosti s te strane, odnosno ima li potrebe za uvođenjem većeg broja vlakova koji bi povezivali ove dvije države?

Osobno sam mišljenja da kada bi ponovo bio uspostavljen putnički promet od strane kolodvora Vinkovci prema Srbiji, kao i makar još 2 para vlakova od strane kolodvora Osijek, da bi i putnika bilo daleko više. Ovdje bih napomenuo da dosta mladih iz Srbije, točnije Vojvodine, studira u Hrvatskoj, a ima i obrnutih slučajeva.

Koji su najčešći problemi s kojima se susrećete obavljajući posao regulacije prometa?

Što se tiče regulacije prometa, tu nema nikakvih problema, odnosno ako se i pojave, odmah budu i otklonjeni.

Pored regulacije prometa, Vi obavljate i prodaju karata putnicima. Ima li u tom dijelu kakvih problema?

Uvođenjem terminala za prodaju karata, problem je izostanak edukacije osoblja s novim stvarima

i tehnologijama koje se uvode. Posljednji takav primjer su tzv. pametne kartice koje su uvedene u upotrebu, a da se prije toga nije obavila edukacija prometnika vlakova za rad s istima.

A neki su ga slavili zajedno s poslodavcem... Već ste dugo na željezničici, može li se sačuvati potrebna zdravstvena sposobnost sve vrijeme do odlaska u mirovinu?

U današnje vrijeme i mlađim kolegama je prilično teško održati traženu zdravstvenu sposobnost, a kamoli nama starijima. Ipak, uz samodisciplinu i fizičku aktivnost, nekako se i to uspijeva.

Razmišljate li pomalo o mirovini?

Razmišljam, naravno, kao i svi ostali koji su blizu potrebne dobne granice. I ne veselim se previše...

Što mislite o ponuđenim poticajnim mjerama za odlazak iz tvrtke?

Prije par godina poticajna opremljena je bila puno bolja, ovo sad i nije nešto što bi vas povuklo da odete iz tvrtke.

Živite u službenom stanu koji je vlasništvo HŽ Nekretnina. Kako ste zadovoljni njihovim održavanjem i ulaganjem u isti?

Stan koristim od 1998. godine i do sada osim prozora (i to ne svih), ništa nije promijenjeno niti urađeno. Inače, stan je u dosta lošem stanju (podovi, strop, vodovodne instalacije, kroviste...).

Nadate li se možda mogućnosti otkupa stana?

Kako već duže vrijeme službene stanove nije moguće otkupiti, tako o toj mogućnosti nisam ni razmišljao.

Kako provodite slobodno vrijeme?

Malo u šetnji uz Dunav, malo kod kuće uz TV program, dok s školskim raspustom dođe i uživanja uz unuka.

Želite li nešto reći za kraj ovog razgovora ili možda pozdraviti nekog?

Pozdravljam sve kolege i kolege i nadam se boljem sutra.





ĐURO JURETIĆ,
prometnik vlakova u kolodvoru Križevci

LEGENDS OF
DENIMWEAR
BY VNTG & CO
Quality Garments

PROMETNIK S PUNO KILOMETARA U NOGAMA

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Kada se razgovara s radnicima na zagrebačkom ranžirnom kolodvoru nije rijetko spominjanje dugačkih putovanja na posao iz Novske, Jasenovca, Pakraca. Ogulinski prometnici „pokrivaju“ riječku prugu, dio ličke pruge i oni se također nauživaju putovanju do posla. Priču Đure Juretića, prometnika u Križevcima dodatno komplikira obiteljska situacija i stoga mu je trenutno glavna preokupacija da se makar malo „približi“ kući u Banovoj Jarugi. Piše molbe, ponekad ode na intervju, ali do sada nije imao sreće.

Obitelj Juretić živi uz prugu u kući kakvih stotinu metara udaljenoj od željezničke stanice. Otac, Đure Juretića, Stjepan dočekao je mirovinu kao manevrist u Banovoj Jarugi, a majka Katica bila je čistačica u Banovoj Jarugi. Nekako po toj liniji na željezniči je završio i njihov sin Đuro. Kao mladi prometnik počeo je raditi u Ludini i od tada je po različitim kolodvorima nakupio 37 godina radnog staža.

Kao podstanar u Banovoj Jarugi, nakon „Oluje“ svoju je šansu odlučio potražiti u Kninu. Preselila se cijela obitelj. Kćer Helena u to vrijeme imala je dvije godine, a sin Kristijan četiri. Kao prometnik Đuro je radio u Kninu, Plavnom i burovitom kontejneru u kolodvoru Zrmanja. Osnivao je podružnice SPVH na kninskom području davne 1997.

Ipak, nakon petnaest godina, najprije se u Banovoj Jarugi, vraća supruga Irena s djecom, a nakon silnih molbi za premještajem 2012. vraća se i Đuro.

- Molio sam i kumio da se vratim u Banovoj Jarugi. Da naš prometnik

nije imao curu u Zadru tko zna kad bi dobio premještaj. Prvo radno mjesto bilo mi je u Đurđenovcu. Vlakom je to oko 150 kilometara daleko. U noćnu smjenu sam putovao četiri i pol sata, a sedam puta mjesечно u dnevne smjene sam išao osobnim automobilom što je veliki finansijski trošak... Mislio sam tek sam stigao vremenom ču ipak dobiti kakvo radno mjesto bliže kući.“

I konačno Đuro Juretić završava u Križevcima gdje radi kao vanjski prometnik. Otkako se gradiliše pruge Dugo Selo - Križevci primaklo kolodvoru Križevci posla je puno više. Sobzirom na godine provedene u izvršnoj službi, putovanja na kojima najviše stradavaju živci, zdravlje našeg sugovornika je narušeno.

- Otkako je ukinut vanjski prometnik u noćnoj smjeni na posao krećem u 2 sata i 50 minuta, a vraćam se oko 21. sat. Presjedam u Dugom Selu i uvijek moram dobro paziti da ne zaspem. Kroz

sve te godine nakupili su se silni kilometri i to melje čovjeka. Djeca su mi odrasla i bore se ali teško je do posla, pogotovo u ovom dijelu Hrvatske. Helena se upravo vratila „sa sezone“. Za mlade niti u Kninu nije bolje. S jedne strane sve je u blizini, ali kada mladi ljudi završe srednju školu, posla jednostavno nema.“

Premda je do sada napisao popriličan broj molbi, doduše bez uspjeha, Đuro Juretić i dalje vjerujem kako će uspjeti dobiti radno mjesto bliže Banovoj Jarugi iz koje je rodom, a u kojoj nikada nije radio.

- „Posljednji put, na razgovoru sam bio 16. kolovoza ove godine. Tražio se po jedan prometnik u kolodvorima Dugo Selo, Sesvete i Banova Jaruga. Nisam prošao, ali nisam izgubio nadu. Dosta je starijih prometnika na našoj pruzi i sada čekam prvu priliku i vjerujem kako će se i meni konačno posreći.“





MEĐUNARODNI SUSRETI SINDIKATA



PIŠE: Ante Kunčić
FOTO: Ante Kunčić

U organizaciji Samostalnog sindikata izvršnog osoblja područje infrastrukture ŽF BiH, članovi SPVH u sastavu Ante Kunčić, Ivica Stojak, Krešimir Belak i Tomislav Tonković bili su gosti na međunarodnom susretu sindikata koji je održan 16.-18. listopada 2017. godine na Buni kod Mostara.

Uz naš sindikat sastanku su nazočile kolege iz Slovenije, Srbije, Crne Gore, Poljske i domaćini iz Bosne i Hercegovine. U dvodnevnom posjetu svratili smo u Mostar i na izvor rijeke Bune kao i do željezničkih kolodvora Čapljina i Mostar. Domaćini su nas počastili vožnjom vlaka „Talgo“ na relaciji Čapljina-Mostar. Kompozicija vlaka u kojoj je u sastavu uz prostor za sjedenje i restoran vagon.

Ovom prigodom bih se želio zahvaliti kolegama iz BiH na ugodnom druženju i pažnji koju su posvetili nama kao i kolegama iz ostalih zemalja. Na povratak kući delegacija je posjetila Međugorje, svetište Kraljice mira.



PODRŠKA ZAPOŠLJAVANJU - KARIJERNA SKRETNICA

PIŠE: Dražen Lihter
FOTO: Dražen Lihter

U hotelu „Varaždin“ koji se nalazi preko puta istoimenog željezničkog kolodvora održana je prezentacija programa stručne podrške bivšim zaposlenicima iz tvrtki sustava HŽ a koji se nalaze u evidenciji Zavoda za zapošljavanje kao nezaposlene osobe. Projekt koji će se provoditi na području cijele RH za navedenu kategoriju bivših zaposlenika provodi Institut za razvoj i tržište rada - ITRR, centar za politiku razvoja malih i srednjih poduzeća i poduzetnika - CEPOR te SELECTIO agencija za posredovanje u zapošljavanju. Projekt je financiran novcima Svjetske banke i iz obveze tvrtki HŽ a da organiziraju takve projekte prema radnicima, njihovim bivšim zaposlenicima a koji su sada na Burzi rada. Njime se omogućuje analiza znanja, vještina i kompetencija kandidata uz povratnu informaciju stručne osobe o njihovim mogućnostima kao i podrška u planiranju pojedine karijere. Usluge koje su dostupne u sklopu navedenog projekta su u obliku individualne podrške gdje se sa stručnjacima za zapošljavanje utvrđuje što kao kandidat možete ponuditi poslodavcima i što poslodavci traže od kandidata. U primjeni usluge grupne podrške kandidati se pripremaju za profesionalno traženje posla i predstavljanje poslodavcima a u primjeni usluge obrazovnog programa mogu se pokriti troškovi ospozobljavanja ili usavršavanja u zanimanjima koja su tražena od strane poslodavca. Za one kandidate koji pak žele u poduzetničke vode u stručnoj podršci provodi se analiza poslovne ideje a kroz program obrazovanja stiče se vještina znanja za pokretanje i vođenje poslovanja.

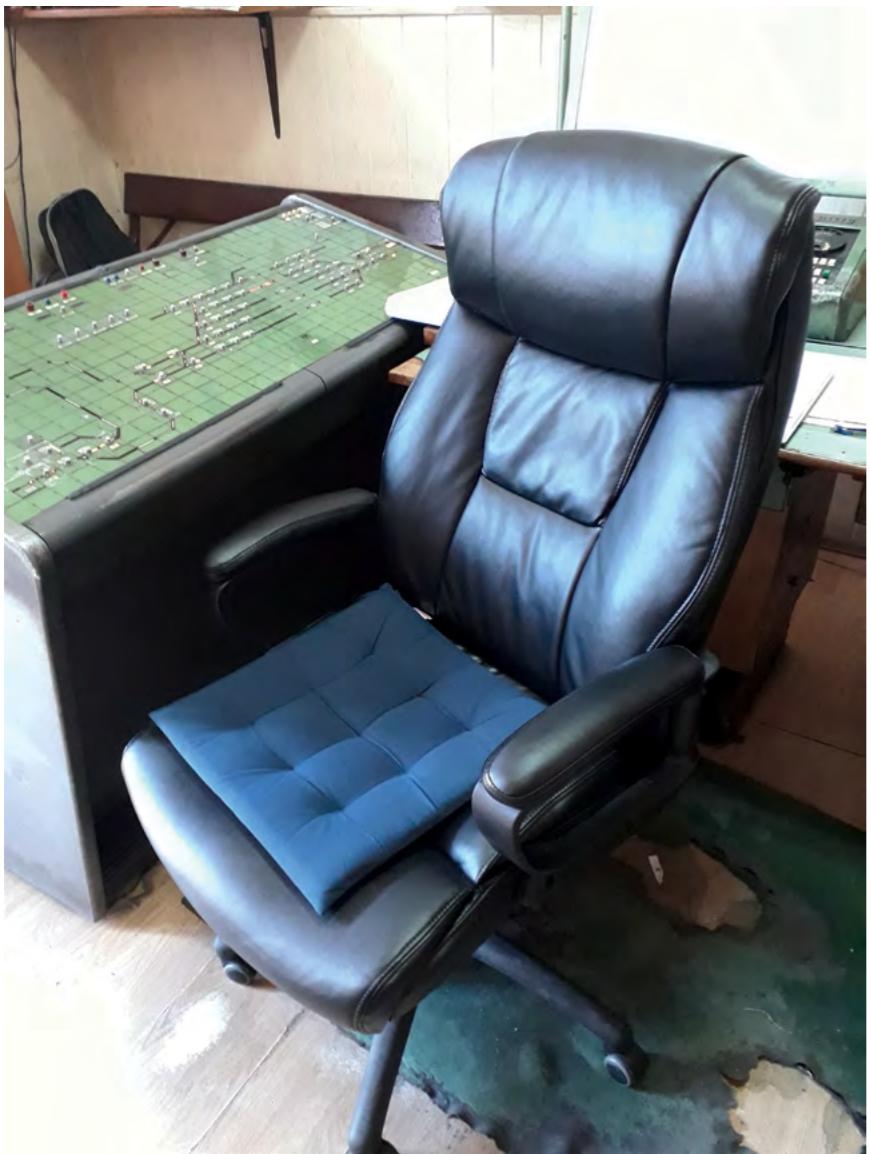
Iako je restrukturiranjem TD HŽ CARGO na varaždinskom području otpušten veći broj radnika te otpuštanjem radnika u Tersus eku, Tehničkim servisima, na prezentaciju se odazvao začuđujući mali broj bivših zaposlenika. Uglavnom su to pedesetogodišnjaci i koja godina više, koji na tržištu rada teško nalaze posao. Ne zbog nestručnosti već zbog svojih životnih godina. Oni koji su mlađih godina našli su posao van lijepe naše ili rade u građevinskom sektoru ili u cestovnom prijevozničkom sektoru a ima i onih koji rade kod drugih operatera - prijevoznika na HŽ u.

Bojim se da se u ovom projektu ne nađu i radnici HŽ Infrastrukture jer po samom nazivu projekta „karijerna skretnica“ moglo bi se dogoditi da skretnica bude postavljena za otpust radnika na zavod za zapošljavanje. Ali onaj koji bi tu skretnicu želio postaviti za taj smjer sigurno je neće moći postaviti jednostavno i lagano.



DO KADA?

PIŠE: Tomislav Tonković
FOTO: Tomislav Tonković



Zakonom o radu i kolektivnim ugovorom propisani su uvjeti rada u službenom mjestu. Tko ima malo volje tamo može pročitati puno lijepih stvari. Spominju se klima uređaji, čajne kuhe, wc sa tuš kabinama i finim garderobnim ormarima, rasvjeta koja onemogućava umaranje očiju. Može se pronaći i kako moraju biti projektirane kupaonice, kakve moraju biti ergonomski stolice, kakvi moraju biti uvjeti u radnim prostorijama,

temperatura, vlažnost, kretanje zraka. Kakav treba biti radni stol, kakav zaslon na računalu, kakve stropne svjetiljke i kako moraju biti postavljene. Spominje se čak i neki oslonac za noge za svakog radnika koji to želi! Sve je to precizno navedeno uz neizostavnu stavku - ovisno o materijalnim mogućnostima poslodavca. Sudeći po stanju na terenu - poslodavac nema prebijene lipe za uvjete rada!

Realnost je potpuno drugačija od onoga kakva je propisana, zgrade lagano propadaju, nema ni redovnog održavanja a kamoli investicija, malo tko se sjeća kada su okrečeni prometni uredi, stolarija trune, blok kućice kao da više nikome ne trebaju.

Nedavno, u obilasku kolodvora, nađem u prometnom uredu na dvije potpuno nove stolice, reklo bi se „direktorske“, sjajne, sa visokim naslonom, ma za poželiti.

Dečki, odakle stolice? Kupili sami! Stare ergonomski stolice koje je osigurao poslodavac postale su neupotrebljive, kotačići na postolju popucali, nije se visina niti nagib mogao regulirati, pukao rukohvat, bile su za smeće. Na traženje nove stolice poslodavac kaže, nema i ne znam kada će biti. I onda ljudi skupiše novce i kupiše si stolice. Divno, zar ne?

Neizmjerna je briga poslodavca za nas radnike, imamo puno primjera... drva za ogrijev stižu tek krajem 11.-og mjeseca, ljudi sami kupuju rasvjetna tijela ako žele imati svjetlo po noći, već dvije godine se spominjaju gamaševi visoke cipele za skretničare i manevriste, čini se da će se spominjati i dalje, kada vidiš da kiša pada i kroz stolariju smoči prometni dnevnik na stolu a pričaju ti već godinama da plastična stolarija stiže.

Na svaki upit prema poslodavcu za poboljšanje uvjeta rada odgovori su isti - nema, dal to baš sada treba, može li bez toga? Možda da kupimo sami? Pitam se, do kada tako?



ZA NEKE OVAKO, ZA NEKE ONAKO...

PIŠE: SPVH
FOTO: SPVH

Još nedavno na skupovima radnika predstavnik poslodavca bi se znao pohvaliti kako je uređena čajna kuhinja ovdje ili ondje, kako je u blok-kućici kolodvora XYZ ugrađen klima uređaj. No, prošla su ta vremena i došlo je doba da se štedi, i zna se gdje se može uštedjeti, na uvjetima rada prometnog osoblja koje je ionako nužno zlo i pastorčad naše tvrtke. I gdje točno će se štedjeti - tamo gdje projekt zakaže, odnosno nitko u projektu izgradnje pruge Sv. Ivan Žabno - Gradec nije predviđao privremenu (?) potrebu za smještajem prometnog osoblja.

I smjestio nam je naš poslodavac prometno osoblje kolodvora u izgradnji u kontejner koji se je već nalazio u području kolodvora i koji je po njima „dušu dao“ za smještaj dva-tri radnika u smjenama koji su pričvršćeni na stjenke

kontejnera. Niti tu nije dovedena u pitanje domišljatost našeg poslodavca, lijepo su na gornji dio kontejnera navukli najlon, zaljepili ga ljepljivom trakom i eto, kontejner je spreman za kiše jesenje i zimovanje prometnog osoblja na privremenom radu u kolodvoru u izgradnji Sv Ivan Žabno.

Eto tako je naš poslodavac uputio prometnike i skretničare na rad u (ne)organizirano radilište i osigurao im ne baš reprezentativne uvjete za rad. No, da se mogu osigurati pristojni uvjeti za rad na terenu pokazuje slučaj kontejnera za boravak radnika ETP-a, dionice KM Koprivnica koji su u kolodvoru Vrbovec dobili kontejner sa svim potrebnim sadržajima iako im treba samo nekoliko sati dnevno.



NAŠIM DEČIMA...

PIŠE: Nebojša Gojković
FOTO: Nebojša Gojković

U povodu blagdana Svih svetih, predstavnici SPVH Podružnice Našice obišli su posljednja počivališta pokojnih članova ove Podružnice, naših kolega i prijatelja Andrije Mikičića, Mate Jankovića i Zdenka Kneževića.

„Unatoč vremenu koje neumitno prolazi, svakodnevno pred nas stavljući neke nove izazove i ne dozvoljavajući nam da se puno osvrćemo na ono što je bilo, u svim onim trenucima kada evociramo uspomene na neko ljepe i sretnije doba, s ponosom se uvijek iznova sjećamo događaja i vremena provedenog s Vama“.

Našim dečima, do nekog novog druženja...



Vlak za Busan, Bu-san-haeng, 2016., redatelj Sang-ho Yeon

PIŠE: Robert Jukić
FOTO: ustupio Kino Tuškanac

Smak svijeta ne mora biti ishod samo prirodnih katastrofa kao što su potresi, poplave, drastična promjena klime ili vulkanske erupcije. Do toga mogu dovesti promjene na samim ljudima, osobito pretvaranje ljudi u zombije, što je poticajna tema brojnih filmskih horror-a. Za one koji ne znaju, zombiji su živi mrtvaci, koji napadaju žive ljudе, a ovi se onda pretvaraju u zombije. Uzrok anomaliji nije poznat, ali nije bitan za filmsku radnju. U pravilu uzrok je neki laboratorijski virus koji se oteo kontroli, a koji ubrzano djeluje na ljudski organizam. Ljudi umiru, ali odmah počinju egzistirati kao agresivni živi mrtvaci kojima je jedini cilj hraniti se drugim, još nezaraženim ljudima. Filmska industrija obilno se koristi ovom tematikom.

Jedan od novijih filmova o zombi apokalipsi snimljen je u Južnoj Koreji u režiji Sang-ho Yeona, a kod nas

prikazan u okviru Tjedna korejskog filma u kinu Tuškanac krajem listopada 2017. u Zagrebu. Glavni lik je razvedeni Seok-woo, preokupiran poslom. Kako bi se konačno iskupio kao otac, odluči odvesti svoju malu kćer njezinu majci koja živi u drugom gradu. Putuju vlakom koji opremom i brzinom izgleda futuristički. Ukrcaju se u Seoulu, a destinacija je grad Busan. Putovanje koje je trebalo biti opušteno, pretvara se u pravu noćnu moru, jer se u vlaku dio putnika počinje pretvarati u krvožedne zombije.

Otac i kći, uz nekolicinu drugih snalažljivih putnika, pokušavaju doći do sigurnije lokacije, međutim, uporni zombiji na sve moguće načine pokušavaju doprijeti do njih. U slučaju ovog filma zombiji su osobito aktivni (što inače nije karakteristika 'klasičnih' živih mrtvaca, pa bijeg pred njima nije nimalo jednostavan). Svojevrsna odiseja oca i kćeri puna

POZDRAV VLAKOVIMA

u skretanje by nenad katanich



PONEKAD IMAM
OSJEĆAJ DA SU
PUTNIČKI PROSTORI
U VAGONIMA
NAPRAVLJENI TAKO DA
NE MOŽEMO UŽIVATI
UTIM PRIZORIMA
I DOŽIVJETI PUNU
ČAR PUTOVANJA.
NEGO SAMO DA SE
KONCENTRIRAMO NA
MISLI KOJE NAS TIŠTE
I PRATIMO VRIJEME
I VOZNI RED - KADA
ĆEMO NAPOKON VIŠE
DOĆI.

Jedna od idiličnijih prizora u je kada djetešće maše na pozdrav vlaku koji prolazi.

Iako su se današnja putovanja vlakom u odnosu na prijašnje godine dosta promjenila čak i kod nas. Prije su vlakovi išli sporije (kod nas uglavnom idu još sporije) i prozori na vagonima nisu bili zatamnjeni i mogli su se otvoriti. Na neki način humanije.

Ali nekad i sad mala djeca kada vide vlak, veselo mu mašu. Ona veća dođu na ideju da se nabacuju kamenjem, kojeg naravno, uz prugu ima u izobilju. Nekad znaju, što je za malo djetešće neobično, dugo vremena na miru čekati da nađe vlak. Baka, djed ili roditelj već postanu nervozni od čekanja, ali za ljubav svojega mališana trpe. Iako bi se pokupili i otišli drugim prečim poslom.

I vlak dolazi. Prvo s visoko podignutom jednom, a poslije i s obije ruke mašući, pozdravlja vlak. Koliko se god u prvom trenutku učinilo „dječjim poslom“ na kraju i baka, djed ili roditelj također mahnu. Diskretno. Možda kad je već vlak prošao. U tom trenutku osjeća oslobođenje misli od životnih briga i ponovno postaje dijete u srcu. Veseli ga vlak koji prolazi. Crte lica se razblažuju i pojavljuje se diskretni osmijeh. Možda mu je žao što nije to učinio i prije. Ali sačekati će s djetencetom sljedeći vlak. Možda danas, sutra ili u subotu.

I često nema nikakvog odgovora. zatamnjrenom prozoru.

Vlak prolazi mrk i ozbiljan, prozori zatvoreni i zatamnjeni. Putnici uteču u svoje brige ne zamjećuju žive slike koje prolaze iza zatvorenog i zatamnjene proza. Ponekad imam osjećaj da su putnički prostori u vagonima napravljeni tako da ne možemo uživati u tim prizorima i doživjeti punu čar putovanja. Nego samo da se koncentriramo na misli koje nas tište i pratimo vrijeme i vozni red - kada ćemo napokon

vješ doći. Jedina nuda nam je strojovoda. Ako usred odgovornog i zahtjevnog zadatka da pazi na prugu i vlak, uoči malu ručicu koja uporno i sa puno žara i iz čista srca maše prema vlaku.

Na trenutak i njegove brige padaju u drugi plan. Osmijeh mu dolazi na lice brzo i nezastavljivo kao vjetar kada glavom proviri kroz prozor lokomotive. Tada

djetešće nagradi kratkim ili dugim, ali u svakom slučaju veselim zviždukom lokomotive. Kao da kaže: „Hvala ti što misliš na mene i želiš mi sretan put!“ Mnogi bi rekli da je to „pozitivna vibra“. Al stvar je u tom da tada ispunjavamo svrhu našeg postojanja - da usrećujemo druge i po tome se prepoznaju dobri ljudi. Kako lijepo stoji u Bibliji u 1. Korinćanima 10:24 „Neka nitko ne gleda svoju korist, nego korist drugoga“.





SINDIKAT PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE



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

1997. - 2017.