

VIJESTI SINDIKATA PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE

# NA PERONU



PROSINAC 2017.

**ONA STARA  
DOBRA VREMENA**  
MARIO MARČUN

**KUC - KUC, TU SAM!  
HŽI U RALJAMA NE ULAGANJA**

NAŠ RAZGOVOR  
**BORNA ABRAMOVIĆ**

**U OČEKIVANJU  
ODLUKE  
VRHOVNOG  
SUDA RH**

**ČESTIT BOŽIĆ  
I SRETNA NOVA GODINA**

foto: Andrija Vranešić



## ZASTAVA

Korisno je podsjetiti sve nas kako su se na samim počecima nastanka zastave upotrebljavale za označavanje vojnih postrojbi na bojnom polju. Danas služe kao identifikacija, kao simbol države, regije, grada, razno-raznih organizacija i institucija. U vrijeme velikih prekomorskih otkrića uobičajeno je bilo na brodu izvijestiti zastavu koja bi označavala podrijetlo broda i njegove posade. Mnoge su srednjovjekovne zastave u doba stvaranja nacija pretvorene u nacionalne zastave.

Današnje društvo teško je zamisliti bez nacionalne zastave. Tako je zastava obilježje zajednice koja se udruženim snagama i žrtvama izborila za svoju neovisnost i samim time različitost od ostalih naroda.

Tijekom Domovinskog rata zastava nam je bila sve: zvijezda vodilja, ponos i čast, a danas kada imamo svoju državu odnos prema zastavi postao je mačehinski... Bar kod nas u HŽ Infri.

Malo, malo se dogodi da na državni praznik na kolodvorsku zgradu

nije izvješena državna zastava jer je netko to zaboravio, a što se tiče pograničnih kolodvora, gdje stranci dolaskom u kolodvor prvo pogledaju jarbol s državnom zastavom koja se vijori. Međutim, u nekim našim pograničnim kolodvorima jarboli su bez zastave ili sa zastavom koja je zbog vremenskih uvjeta toliko oštećena i ofucana da je bolje da je nema. Nadležni se u ovakvim prilikama pravdaju mjerama štednje jer eto nema novaca, mada ulaskom u EU Hrvatska ima zakonsku obavezu da u pograničnim kolodvorima uz državnu zastavu zemlje članice mora biti izvješena i zastava EU. Da sam ja netko u HŽ Infri takve okolnosti i propusti ne bi se tolerirali.

Žalosno i tragično do kud smo dogurali kad poslije 25 godina Hrvatske samostalnosti u HŽ Infri provodimo poslovnu politiku štednje koja rezultira nebrigom za nabavu državnih zastava koje bi bile na ponos Lijepoj našoj i svim željezničarima.

Glupavo, zar ne?

### 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  
Srećo Stjepić, Jakov Rašić  
Dražen Drčić, Dražen Koščak  
Branko Marijanović, Nenad Katanić  
Ivana Stojak

Fotografije  
SPVH

Naslovница  
Snježana Filar, samostalni referent Nekretnine

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



## U OČEKIVANJU ODLUKE VRHOVNOG SUDA RH...

PIŠE: Mario Grbešić  
FOTO: SPVH

Svima nam je poznata činjenica da je Županijski sud u Zagrebu dana 27. studenog 2017. godine donio nepravomoćnu presudu kojom utvrđuje kao nezakonit štrajk najavljen od strane Sindikata prometnika vlakova Hrvatske. Na navedenu odluku SPVH je podnio žalbu Vrhovnom судu RH.

U očekivanju odluke Vrhovnog suda podsjetimo se malo na cijelokupnu situaciju koja je dovila do najave štrajka i u konačnici ovog sudskog postupka.

Nesporne činjenice u ovoj retrospektivi su sljedeće:

- SPVH je jedan od tri reprezentativna sindikata u HŽ Infrastrukturi d.o.o.
- HŽ Infrastruktura d.o.o. sklopila je kolektivni ugovor sa dva reprezentativna sindikata (SIHŽ i SŽH)
- SPVH nije potpisnik postojećeg KU, te ga poštivanje istog od strane ugovornih strana (poslodavca i druga dva sindikata) ni na koji način ne obavezuje, niti mu osporava reprezentativnost. Štrajk i rješavanje kolektivnih radnih sporova definirani su odredbama

Zakona o radu, članak 205. koji kaže: (1) Sindikati imaju pravo pozvati na štrajk i provesti ga u svrhu zaštite i promicanja gospodarskih i socijalnih interesa svojih članova te zbog neisplate plaće, dijela plaće, odnosno naknade plaće, ako nisu isplaćene do dana dospjeća.

(2) U slučaju spora o sklapanju, izmjeni ili obnovi kolektivnog ugovora, pravo pozvati na štrajk i provesti ga imaju sindikati kojima je u skladu s posebnim propisom utvrđena reprezentativnost za kolektivno pregovaranje i sklapanje kolektivnog ugovora i koji su pregovarali o sklapanju kolektivnog ugovora.

(3) Štrajk se mora najaviti poslodavcu, odnosno udruzi poslodavaca protiv koje je usmjeren, a štrajk solidarnosti poslodavcu kod kojeg se taj štrajk organizira.

(4) Štrajk se ne smije započeti prije okončanja postupka mirenja kada je takav postupak predviđen ovim Zakonom, odnosno prije provođenja drugog postupka mirnog rješavanja

spora o kojem su se stranke sporazumjele.

(5) Štrajk solidarnosti se smije započeti bez provedbe postupka mirenja, ali ne prije isteka roka od dva dana od dana početka štrajka u čiju se potporu organizira.

(6) U pismu kojim se najavljuje štrajk moraju se naznačiti razlozi za štrajk, mjesto, dan i vrijeme početka štrajka te način njegova provođenja.

Sindikat prometnika vlakova Hrvatske kako smo prethodno naveli ispunjava sve potrebne uvjete potrebne za zakonito provođenje štrajka:

- Nesporno nam je utvrđena reprezentativnost
- Nesporno smo pregovarali o sklapanju KU kojeg u konačnici nismo potpisali
- Nesporno smo u skladu s zakonom najavili štrajk i proveli postupak mirenja

Pa ipak prvostupanjski sud je naš štrajk proglašio nezakonitim... Zašto očekujemo da Vrhovni sud RH donese bitno drugačiju odluku i naš

štrajk proglaši zakonitim?

Nekoliko je važnih razloga:

1. Prvostupanjski sud je pogrešno zaključio kako su pregovori sa SPVH oko sklapanja KU okončani Sporazumom o sadržaju kolektivnog ugovora u postupku mirenja dana 20. studenog 2017. godine sklopljenim između poslodavca i druga dva sindikata. Taj sporazum se ne tiče SPVH jer isti nije stranka tog sporazuma, niti ga isti obavezuje, niti mu ne stvara posljedice.

Naime, sve i da je predmetni sporazum zakonit i zakonito sklopljen, on bi i tada obvezivao samo i isključivo stranke istog. Tim bi sporazumom bili okončani pregovori samo između stranaka Sporazuma. U odnosu na SPVH, kolektivni pregovori nisu i ne mogu biti okončani postupanjem nekih drugih sindikata - već samo postupanjem SPVH ili poslodavca. Tek kada je poslodavac sklopio sporazum sa druga dva sindikata moglo je doći do okončanja kolektivnih pregovora prema SPVH-u i to voljom poslodavca, što se u konačnici i dogodilo. Tim činom poslodavac je proizveo stanje u kojem SPVH može krenuti prema organizaciji i provedbi štrajka kao industrijske akcije.

Iz navedenog proizlazi kako nikakav sporazum ili kolektivni ugovor potpisani od strane trećih lica, pa ni spomenuti Sporazum ne može implicirati obvezu socijalnog mira za SPVH ili utjecati na njegovo pravo na štrajk.

2. U predmetnoj pravnoj stvari prvostupanjski je sud bio je dužan

voditi se isključivo odredbama Zakona o radu koje definiraju pravo na štrajk i rješavanje kolektivnih radnih sporova. Preciznije, u ovoj pravnoj stvari, prvostupanjski sud bio je dužan isključivo utvrditi jesu li ispunjene pretpostavke za zakonitost štrajka iz odredbe članka 205. stavka 2. Zakona o radu.

Bespredmetno je pozivanje prvostupanjskog suda na odredbe Zakona o reprezentativnosti udruga poslodavaca i sindikata. To nije relevantan izvor prava na štrajk.

3. Prihvaćanjem ovakvog stajališta i odluke prvostupanjskog suda stvorila bi se posve pogubna praksa kojom bi se svakom poslodavcu omogućilo da izgра sindikat kojem sam zakon jamči pravo sklopiti i biti strankom kolektivnog ugovora. Time bi se osuđilo Ustavom Republike Hrvatske zajamčeno pravo na štrajk, kao i marginalizirala uloga sindikata u zaštiti i promicanju gospodarskih i socijalnih interesa svojih članova.

U konačnici, ako bi bilo točno, a kako prvostupanjski sud odlučuje da SPVH kao najbrojniji, a svakako i reprezentativan sindikat kod poslodavca ne može štrajkati u situaciji kada su neki pravni akti (u ovom slučaju kolektivni ugovor) sklopila dva manja reprezentativna sindikata kod tužitelja, tada je u cijelosti osporeno pravo na štrajk

reprezentativnog sindikata, štoviše najbrojnijeg sindikata kod poslodavca. I to čak na period od nekoliko godina, konkretno trećina jednog desetljeća i više (rok važenja KU tri godine i produljena primjena 6 mjeseci).

Ovakvo shvaćanje bi podrazumijevalo da bilo koji sindikati, ako zadovolje kriterij članstva - time odriču (uzimaju) pravo na štrajk drugim reprezentativnim sindikatima koji nisu željeli sklopiti konkretni kolektivni ugovor!

Isto ne samodajdijametalno suprotno uređenju Zakona o radu. Nadalje, to implicira kako se pravne posljedice sklapanja kolektivnog ugovora protežu i na onaj reprezentativni sindikat koji isti kolektivni ugovor nije sklopio niti ga je želio sklopiti.

To bi tada bila potpuna negacija prava na štrajk iz Ustava RH, ali i međunarodnih konvencija.

Navedeno bi shvaćanje impliciralo kako je jedini pravi i „zakoniti“ sindikalizam onaj slab i „žuti“ sindikalizam - to niti je tako, niti je to ustavno i zakonito shvaćanje!



## PROVEDENI IZBORI ZA POVJERENIKE RADNIKA ZA ZNR

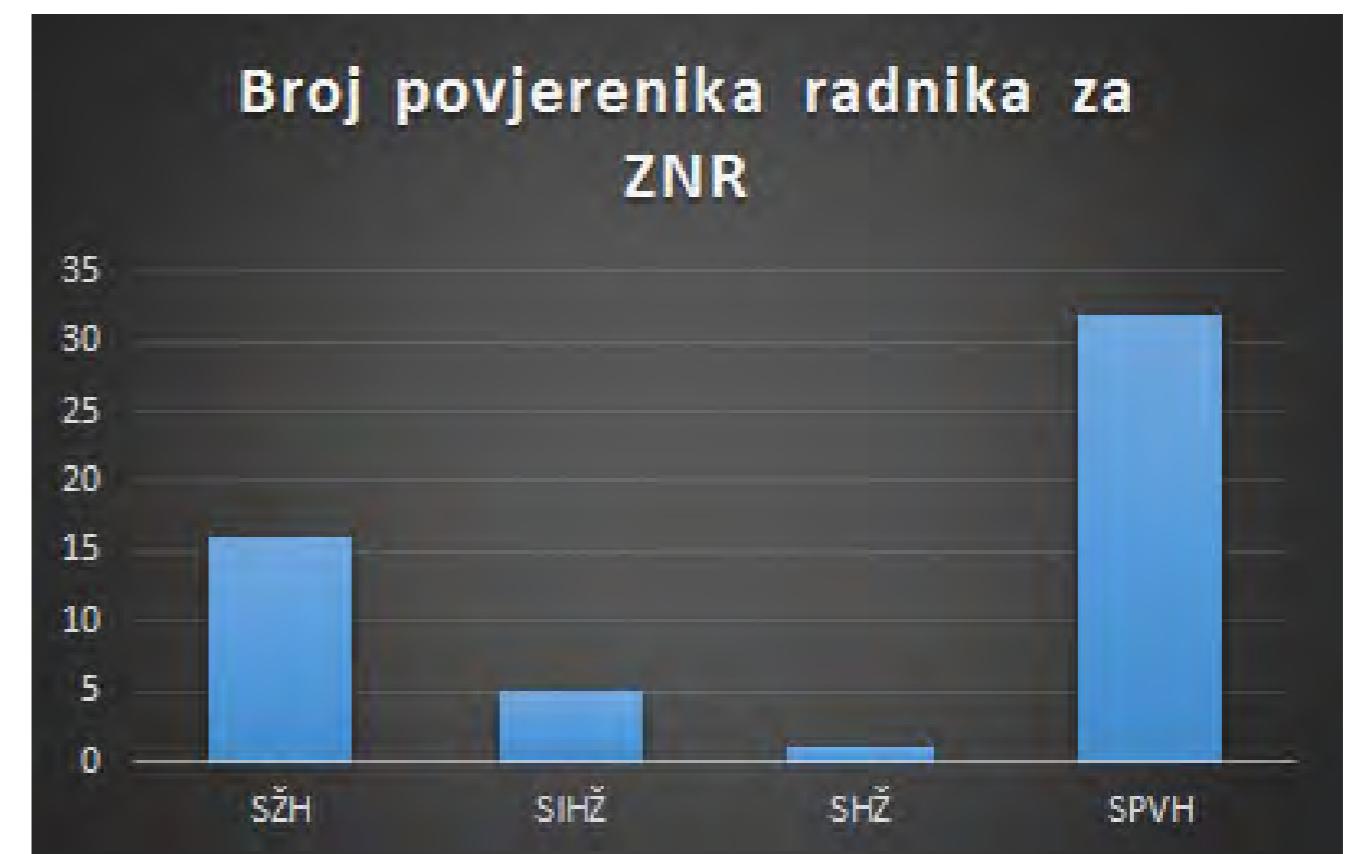
Piše: Mario Grbešić

Početkom prosinca okončani su izbori povjerenika radnika za zaštitu na radu. Izbori su provedeni u 26 organizacijskih jedinica, a SPVH je imao svoje kandidate u 15 organizacijskih jedinica s naglaskom na Sektor za promet kao naš matični sektor. Ovim putem želimo zahvaliti svim radnicima koji su izašli na izbore, posebno radnicima koji su svoj glas dali kandidatima SPVH. Rezultati nas obavezuju da kao i do sada neumorno nastavimo ukazivati na sva kršenja Zakona o zaštiti na radu, na izrazito loše

radne uvjete, na nedostatke službene i zaštitne odjeće i obuće, kao i sve ostale probleme s kojima se susreću radnici HŽ Infrastrukture. Provedenim izborima otklonili smo mogućnost osporavanja legitimnosti naših povjerenika radnika za ZNR, a što su pojedini predstavnici poslodavca koristili kao opravdanje za svoj nerad i neispunjavanje svojih zakonskih obaveza. Rezultate izbora u 15 organizacijskih jedinica možete pogledati u priloženoj tablici.

	SŽH	SIHŽ	SHŽ	SPVH
BROJ POVJERENIKA UKUPNO:	16	5	1	32
BROJ GLASOVA UKUPNO:	586	101	49	1109

POSLANO GLASAČKIH LISTIĆA	3350
GLASOVALO	1845
IZLAZNOST	55,07%



NAZIV ORGANIZACIJSKE JEDINICE	Broj radnika	Ukupan broj povjerenika radnika za ZNR	Broj glasova SŽH	Broj povjerenika SŽH	Broj glasova SIHŽ	Broj povjerenika SIHŽ	Broj glasova SHŽ	Broj povjerenika SHŽ	Broj glasova SPVH	Broj povjerenika SPVH
1.0. SEKTOR ZA PRISTUP INFRASTRUKTURI	24	1	4	0	-	-	-	-	5	1
1.1. SEKTOR ZA PROMET	40	1	-	-	-	-	-	-	-	-
1.1.4. Područna radna jedinica prometa Centar	754	9	126	3	-	-	-	-	225	6
1.1.5. Područna radna jedinica prometa Istok	518	7	145	3	-	-	49	1	180	3
1.1.6. Područna radna jedinica prometa Jug	354	5	66	1	-	-	-	-	166	4
1.1.7. Područna radna jedinica prometa Sjever	443	5	40	0	-	-	-	-	232	5
1.1.8. Područna radna jedinica prometa Zapad	489	7	93	2	-	-	-	-	170	5
UKUPNO SEKTOR ZA PROMET:	2622	35	474	9	0	0	49	1	978	24
1.3 SEKTOR ZA RAZVOJ, PRIPREMU I PROVEDBU INVESTICIJA I EU FONDOVA	119	3	20	1	-	-	-	-	20	2
2.0. SEKTOR ZA INFORMATIKU	92	3	10	1	15	1	-	-	13	1
2.1. SEKTOR ZA UPRAVLJANJE LJUDSKIM POTENCIJALIMA	94	3	24	2	-	-	-	-	20	1
2.2. SEKTOR FINANCIJA, RAČUNOVODSTVA I KONTROLINGA	117	3	26	2	22	1	-	-	8	0
2.3. SEKTOR NABAVE	91	3	11	1	27	2	-	-	10	0
2.4. SEKTOR NEKRETNINA	45	1	2	0	4	0	-	-	15	1
2.5. SEKTOR ZA PODRŠKU UPRAVI, KOMUNIKACIJE, SIGURNOST I ZAŠTITU	150	3	15	0	33	1	-	-	39	2
3.2. URED UPRAVLJANJA SIGURNOŠĆU	20	1	4	0	-	-	-	-	6	1
UKUPNO:	3350	55	586	16	101	5	49	1	1109	32



**Doc. dr. sc. Borna Abramović**

Fakultet prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu

## HITNO TREBAMO ŽELJEZNIČKI HOLDING

RAZGOVARAO: Anto Iličić  
FOTO: Mario Grbešić

**Lijepo Vas pozdravljamo doktore, zahvaljujemo za ovaj razgovor. Kako bi mogli kvalitetno razgovarati za one koji vas ne poznaju zna se da ste na katedri Zavoda za željeznički promet vodite Organizaciju željezničkog prometa. Bilo bi lijepo da nam Vi kažete ukratko tko je doktor Borna Abramović.**

Dobar dan svima, hvala što ste me pozvali. Ja bih možda krenuo s mojim srednjoškolskim obrazovanjem. Ja sam ponosan zato što sam završio Željezničku tehničku školu u Zagrebu, najstariju tehničku školu u Hrvatskoj osnovanu davne 1905. godine, i imao sam tu sreću što sam bio proglašen i najboljim učenikom generacije. Poslije srednje škole upisujem Fakultet prometnih znanosti. Od prve godine, tada je još bilo po starom upisao sam baš željeznički promet, to me je jedino i zanimalo, diplomirao sam na fakultetu prometnih znanosti kod profesora Toša iz područja formalnih metoda u analizi sigurnosti željezničko cestovnih prijelaza u razini, i nakon završenog fakulteta sam počeo raditi na Institutu prometa i veza. Tamo mi je prvi šef bio profesor Mirko Čičak, s njim sam radio veliki broj studija i projekata iz područja željezničkog prometa i nakon tri godine rada u Institutu prešao sam na Fakultet prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu na Zavod za željeznički promet. Zadnjih pet godina sam, kao što ste rekli, voditelj katedre za Organizaciju željezničkog prometa.

**Ono što ste ovdje propustili istaknuti a što je nama zanimljivo je da pri Hrvatskoj gospodarskoj komori postoji Zajednica za intermodalni transport i logistiku, a Vi**

**ste voditelj Grupacije za integrirani prijevoz putnika. Koji su doprinosi te grupacije prometnom boljitučku republike Hrvatske.**

Zajednica je osnovana prije dvije godine i osnovana je pri Hrvatskoj gospodarskoj zajednici kako bi se okupili ljudi koje se baš direktno bave prometom, dakle zainteresirane stranke koje su po zakonu članice Hrvatske gospodarske komore da pokušaju lakše svojim glasom pridrijeti do šire javnosti. Ideja je da u Zajednici jedan čovjek bude iz struke a jedan sa sveučilišta, tako da smo mi tamo udarili dobre temelje suradnje HGK i Sveučilišta, ne samo našeg u Zagrebu nego i drugih sveučilišta i već smo uspješno prijavili dva europska projekta i jedan projekt smo već završili u međuvremenu, to znači da evo tri projekta radimo uspješno s HGK.

**U ciljevima koje sam pročitao na Vašoj internet stranici koristi se jedna zanimljiva fraza koja je dosta česta, a ona kaže „željezница može i mora biti generator rasta jer ima golemi multiplikacijski faktor“. Koje su to prilike koje se zapravo kriju iza te lijepi fraze?**

Da, to ovako dosta zgodno zvuči, a radi se o slijedećem: svako dobro gospodarstvo mora imati dobar prometni sustav. Ako bi vi htjeli imati neko izvrsno gospodarstvo onda morate imati izvrstan željeznički prometni sustav, jer sva velika svjetska gospodarstva svoj razvoj temelje na željezničkom prometu. Mi smo sada članica EU i 28 ponosna zvjezdica. Ja bih sada tu napravio jednu usporedbu s Amerikom. Američko gospodarstvo 60% sve

robe vozi željeznicom. Mi moramo uzeti u obzir da je to sve privatno, ne postoji državni utjecaj na željeznicu u Sjedinjenim Američkim Državama što jako dobro govori o važnosti željeznice. Mi u Europi zadnjih par godina pokušavamo nekako kroz različite mјere dati do značenja da je željeznički promet jako bitan a upravo taj multiplikator znači da željezница služi drugim gospodarskim granama i time doprinosi razvoju cijelog gospodarstva u cijelini.

**Ovo su malo svježe stvari. Predlažem da se vratimo na one temelje u Vašem znanstvenom rastu. 2007. godine ste magistrirali na temu Tehnološki model pristojbi za željezničku infrastrukturu. U tom radu ističe se da ste izvršili detaljnu analizu troškova infrastrukture HŽ-a te naravno i analizu prihoda. Možete li nam malo predstaviti o čemu se tu radi?**

Ja bih rekao da je moj magisterski rad u tom području bio čak pionirski rad, jer u to vrijeme možda nitko nije ni vjerovao da će se dogoditi liberalizacija željezničkog prometa u RH. Jedan od preduvjeta liberalizacije je upravo ta pristojba za korištenje željezničke infrastrukture. Kada mi napravimo taj princip razdvajanja između upravitelja infrastrukture i prijevoznika, jedino zakonski dopušten način komunikacije upravo je preko te pristojbe. Ta pristojba je jako bitna s jedne strane za upravitelja infrastrukture jer on ostvaruje direktnе prihode, a s druge strane je jako bitan prijevozniku zato što prijevoznici moraju pokriti svoje troškove i infrastrukturi. U tome radu sam ja detaljno analizirao deset godina

u nazad kako su se kretali prihodi i troškovi na tadašnjim Hrvatskim željeznicama, i to je bilo interesantno da kada su bile malo bogatije godine onda je država više novaca davala a kada su bile malo siromašnije godine država je davala manje novaca. To je jako loše za sustav jer onda nemate sustavnog razvoja sustava i tada je sektor kaskao. Naš sektor je na žalost uvijek kaskao između nekih želja i mogućnosti našega vlasnika.

**I mi smo pratili kako će se uopće pristojbe postaviti. Nismo imali baš nekakvih primjera. Možemo li reći da ste Vi konstruirali tehnološki model tih pristojbi te da su ih dalje Hrvatske željeznice koristile?**

Može. Ja sam postavio teoretsku osnovu, temeljem koje se onda mogu dalje graditi neki detaljniji dijelovi toga modela. To su šest linija, koje sam ja zvao geografski i Infrastruktura se odlučila za naziv linije od 1 do linije 6. Ja sam ih malo ljepše geografski zvao: Slavonska, Podravska itd.

**Slijedeći korak u Vašem znanstvenom radu je doktorat. Doktorirali ste na temu „Modeliranje potražnje u funkciji prijevoza željeznicom“ 2010. godine. U Tom radu ste analizirali željeznički sustav, komparirajući ga sa sličnim željezničkim sustavima ili s većinom željezničkih sustava u Europi. Nakon toga ste napravili analizu željezničke infrastrukture kroz organizacijski, tehnički i tehnološki aspekt. Kada se danas osvrnete na svoju doktorsku disertaciju kako Vam se čini ta analiza i jesu li ti podaci ugledali svjetlo dana stvarno i u praksi.**

Dobro ste rekli, možda bi bilo dobro reći kako je nastao motiv za moju doktorsku disertaciju. Kako ja dolazim s Tehničkog fakulteta, mi smo većinu nastave posvetili ponudi. Dakle kako

generirati neku ponudu, i u nekom trenutku je u meni se javio problem a odakle nam potražnja, dakle tko treba našu uslugu? Onda sam baš iz tog razloga htio da moja istraživanja krenu u stranu potražnje. Dakle, kako nas vidi naš korisnik. Tu sam shvatio da na žalost, ljudi unutar sustava uopće ne shvaćaju da smo mi tu radi korisnika. To mi je bilo jedno neobično iskustvo, da ljudi sa kojima sam u to vrijeme pričao na Hrvatskim željeznicama nisu baš doživljavali da smo mi tu radi nekoga. Dakle, mi smo tu radi sebe samih i vlakova će uvijek biti i ne moramo se za ništa bojati. Onda sam ja u toj doktorskoj disertaciji pokušao napraviti obuhvatnu analizu Hrvatskog željezničkog sustava, usporediti ga s drugim željezničkim sustavima i onda pokušati vidjeti što nas može čekati u budućnosti. Dakle, što će se dogoditi u budućnosti s nama? Ja moram reći da sam sada jako zadovoljan, jer sad kad gledam u rikverc, a prošlo je već punih sedam godina, moram reći da sam dosta dobro prognozirao što će se dogoditi, a da li je to dobro ili nije to je drugo pitanje ali rezultati su jako dobri.

**Analizirali ste usluge u željezničkom prometu, te njihov utjecaj na potražnju. Razradili ste metodologije prognoziranja prijevozne potražnje. Jeste li testirali te metodologije prognoziranja, ostvaruju li se one?**

Kada sam radio prognostičke modele, ukupno sam ih napravio jedanaest. Postoji jedan opći, odnosno agregativni model, i onda sam razradio prema tipovima prometa teretni i putnički prijevoz, i onda prema svakom tipu unutar toga sam dosta toga detaljno razradio, tako da sam ukupno dobio jedanaest prognostičkih modela. Kad sam napravio te modele, slijedeći jako bitan korak je bio da testiram kolika je greška u mom modelu. Na žalost, niti jedan model nije savršen. Svaki model u sebi sadržava neku grešku, i bilo je pitanje koliko je dobar taj model. Ja sam radio različite mjere točnosti modela. U području statistike



postoje jako dobro razrađene metode pronalaženja greške u modelu, i uglavnom su se moje greške kretale između 3-6%, kako za koji slučaj, što je vrlo prihvatljivo. Kasnije sam gledao što se događa s mojim podacima i što se događa u stvarnosti. Kao što sam malo prije rekao, tu se dosta dobro to potrefilo ili što bi rekli dobro sam to istražio.

**Mi koji radimo na željezničkoj trideset i više godina, pamtimmo ona vremena kada se puno prevozilo i kad je bilo jako puno vlakova, i kad je prevladavala priča da je svijet tu radi željeznice a ne željezница radi prijevoza robe i putnika. Sada smo „pali“ na prijevoz robe manji od deset milijuna tona godišnje i o tome svi šute. Čak će HŽ Cargo kazati da je uspješan ako preveze deset milijuna i jednu tonu, to će biti statistički više 20% nego prošle godine. Za to stanje postoje i objektivni i subjektivni razlozi. Objektivni su u padu gospodarstva, koji su subjektivni?**

Da, to ste sada dosta dobro rekli. Mi smo sada na jako niskim granama u prijevozu robe. U zadnjih deset godina nam drastično pada promet, i to se mora javno reći. Mi imamo objektivne razloge koji su utjecaj gospodarstva, položaj i tako dalje, a subjektivni su svakako da smo se i mi malo prepustili i čekali da se nešto dogodi. U životu se ništa neće dogoditi samo od sebe, što znači da smo u nekim trenucima ipak morali krenuti u neke značajne promjene koje bi nakon par godina donijele i nekakav dobitak. U ljudskoj naravi je da se odupire promjeni, i to je nešto prirodno i ljudi će se jako teško htjeti promijeniti. Na žalost baš ovaj primjer u teretnom prijevozu u RH pokazuje da ako se na vrijeme ne počнемo pripremati i mijenjati onda dolazimo do još većih i većih problema i u nekom trenutku je pitanje što je rješenje za takav problem. Ja mislim da subjektivno mi moramo prihvati

da se i svijet oko nas promijenio, i onda da se i mi sami moramo promijeniti.

**Ovdje bih svakako konstatirao da kroz ovo vrijeme od podjele jedinstvenih Hrvatskih željeznic do danas mijenjale su se uprave ne samo HŽ Carga, kao prethodne su loše radile pa će postaviti nove. U HŽ Cargu se ništa nije mijenjalo a dolazili su novi operateri koji su osim malog dijela roba koje je HŽ Cargo prevozio u stvari prevozili nove robe, što dokazuje da roba na tržištu za prijevoz ima a da se HŽ Cargo ne bori jednakim entuzijazmom kao i ostali prijevoznici da na tržištu zauzme onaj dio kolača koji mu objektivno pripada. Je li to istina?**

Ja bih rekao, tu imamo problem u dva koraka. Prvo moramo biti svjesni da kada dolazi do liberalizacije tržišta nacionalni operateri značajno gube udio u tržištu. Malo ljudi zna da je u prvoj godini Deutsche Bahn izgubio 40% tržišta. Kad je Njemačka otvorila tržište oni su izgubili značajno tržišta. Evo sad su izašli podaci za prvi šest mjeseci ove godine za Njemačku, Deutsche Bahn drži svega 49% udjela na tržištu, iako je on iz naše perspektive jako moćan, dakle on je jako veliki i ogroman ali drži svega 49% tržišta. Za male zemlje kao što je Hrvatska bilo je za očekivati čak i puno veći pad nacionalnog operatera, ali zbog nekih objektivnih i subjektivnih razloga se to nije dogodilo što je zapravo dobro. Prema nekim zadnjim podacima HŽ Cargo drži 87% tereta a ostalih 13% drže ostali privatni operateri. Ti privatni operateri su preuzeли dio roba od Carga što je prirodno i oni naravno traže neke nove robe koje Cargo možda nije prevozio. Ja bih rekao da samo Cargo nije na vrijeme pokušao čuvati postojeću razinu prijevoza i pokušao pronaći novi prijevoz. Dakle on bi trebao raditi intenzivno na zadržavanju postojeće količine prijevoza i tražiti nove prijevoze na nekim drugim

tržišta. Tržište prijevoza robe više nije Hrvatska, to moramo jasno reći. Tržište prijevoza roba sada nama je Bosna i Hercegovina, Srbija, Rumunjska, Česka, Slovačka, Mađarska i Poljska. Mi više nemamo fizičkih granica i to je tržište danas puno šire nego iz vremena kada mi nismo bili zemlja članica EU, odnosno nismo bili dio ovako jedne velike integracije.

**Nevezano uz pripremu za ovaj razgovor, sjećam se jednog „okruglog stola“ na kojem je prof. dr. Hlača iz Rijeke predstavio domete luke Rijeka i luke Kopar. Luka Rijeka nema tjedno ni jedan vlak do srednje i sjeverne Europe, dok luka Kopar ima 14 vlakova. HŽ Cargo bi trebao nešto sinergijski raditi s lukom Rijeka, međutim čini se da je ta suradnja jako slaba i oslonjena samo na ono što se nužno mora izvesti iz luke Rijeka od strane HŽ Carga.**

**Hoćete li komentirati ili čemo nastaviti dalje s pitanjima?** Kad uspoređujemo luku Rijeku i luku Kopar, evo sad je 50 godina kako je otvorena pruga za Kopar i prije nekoliko dana su imali slavlje. Oni su 31 km pruge izgradili za 3 godine i zanimljivo je da pruga nema ni jedan željezničko-cestovni prijelaz u razini. Dakle, pruga je totalno denivelirana i spušta se 500 metara od kote pruge gore prema Divači pa do luke Kopar. To je jedna vrlo zahtjevna brdska pruga, po karakteristikama nekih dijelova možda čak zahtjevnija nego naša Riječka pruga, tako da ne bih htio da tu tražimo neki izgovor, jer mi uvijek tražimo neke izgovore. Oni imaju 700 tona i to izvlače s 3 lokomotive, a nama je to problem. Upravo tu kod nas fali taj dio da jedni na druge trebamo djelovati sinergijski; ne može željezница sama, ne može luka sama, ne može nekakav vlasnik robe sam. Mi moramo svi biti sudionici jednog lanca i taj lanac tako generirati

i kreirati da mi imamo dovoljnu količinu robe na pruzi od točke „A“ do točke „B“. Mi i danas nemamo direktan vlak iz luke Rijeka za Budimpeštu ili Bratislavu. Primjera radi, iz Kopra vam za Bratislavu ide dnevno 15 ili 20 vlakova, ovisi koji je dan u tjednu. Dakle, svaki dan redovite trase teretnih vlakova, što znači da ima više teretnih vlakova nego putničkih. Nevjerojatno, ali istinito. Ja bih rekao da su se ti naši susjadi u Luci Kopar, odnosno Slovenske željeznice i svi ostali prijevoznici тамо, kako dobro dogovorili koji im je cilj, a cilj im je prijevoz robe. Kad su znali koji im je cilj, sve ostalo je bilo lako za dogovoriti.

**Ovo ste nam dosta zgodno obrazložili. Ovdje bih odmah povezao i benefite koje ukupno možemo vući od luke Rijeka kao morske luke i luke Vukovar koja je na Dunavskom koridoru i ta povezanost od 500 km je taman dobra željeznička dionica za povoljnu cijenu i dalje za povoljan prijevoz na cijeloj relaciji. Ima li tu mogućih benefita koji se danas ne koriste?**

Ja sad mogu reći da sam već neki stari željezničar jer sam već davno upisao tu željezničku školu, ali i prije nego što sam to upisao, ja sam pratilo željeznicu. Živim blizu Zapadnog kolodvora tako da sam tu upoznao neke ljude koji su u međuvremenu bili i direktori željeznice. Na tom kolodvoru se puno ljudi promjenilo koji su 10, 15 ili 20 godina predstavljali nešto na željeznicu i ja se sjećam da su mi pričali da mi sad dovozimo nekakvu rudu iz Brazila u Rijeku i imamo posebne vlakove koji voze od Rijeke do Vukovara, onda ih tamo na baržama prebacujemo i vozimo za Linz. To je priča iz sredine 80-ih godina i ako se to tada isplatilo, danas se to sigurno još više isplati. Ono što je jako bitno, danas je luka Vukovar na Rajna-Majna-Dunav koridoru i vi kad ste u Vukovaru, možete doći

u bilo koji dio srednje ili zapadne Europe, a s druge strane možete doći u bilo koji dio istočne Europe. Ta željeznička poveznica Rijeka-Vukovar je u stvari jedna idealna poveznica jer ta udaljenost od 500 km predstavlja jedan optimum za željeznički promet. Na tom dijelu pruga čak i nije u tako lošem stanju, tako da s nekim vrlo skromnim organizacijskim zahvatima mi bi mogli dobiti jako konkurentan pravac. Luka Vukovar slovi kao jedna od boljih luka na Dunavu, čak su nekoliko godina držali rekord kao luka koja ima najveći prekrcaj robe po zaposleniku. S druge strane u luku Rijeka uložili smo velike količine novaca što znači da i ona sad predstavlja nešto jako značajno. Mislim da se u toj nekoj sinergiji luka Rijeka-željeznički sektor-luka Vukovar mogu polučiti jako dobri rezultati.

**Pa zašto nismo u Strategiji prometnog razvitka RH prepoznati na adekvatan način, da su upravo oni nešto što može biti okosnica daljnog gospodarskog razvoja Republike Hrvatske?** Ta strategija ima manjkavosti što se tiče željezničkog sustava i tu imamo jako velikih problema. Nažalost, prvi problem je to što tu strategiju, odnosno studiju, nisu pisali ljudi iz Hrvatske. Mi smo za našu strategiju gospodarskog razvijanja raspisali javni natječaj i na tom su natječaju pobijedile neke druge države i one su nam složile neku strategiju koja je iz njihove perspektive vjerojatno jako dobra. Iz naše perspektive ona je zapravo jako loša, jer ja i dalje smatram (ne samo zbog tog što sam željezničar) da je željezница kralježnica prometnog sustava. Ako govorimo o kopnenom prometu, mi ne možemo ništa napraviti bez željezničkog sustava. Cestovni promet se naravno, nadovezuje na taj željeznički sustav i on nam u neku ruku koristi kad imamo problem u prijevozu robe „od vrata do vrata“, pa onda svakako moramo imati i tu cestovnu komponentu. Mi

smo u Hrvatskoj jako velike količine novaca „utukli“ u ceste i sad smo se našli u problemu da su nam te ceste prazne. A zašto su nam prazne? Pa zato što cesta sama po sebi ne generira promet. To je neka zabluda da to tako funkcioniра. Promet funkcioniра tako da ako imate potražnje, imat ćeće i prometa. S tog osnova bolje bi nam bilo da smo istraživali gdje nam je potražnja i onda generirali potražnju u tom prometu. Tu bih možda istaknuo jedan svijetli primjer u Hrvatskoj, a to je bila tvrtka „Agit“ koja je 2012. g. dobila jedan europski projekt „Marko Polo 2“, gdje su oni imali ideju da voze direktnе vlakove Rijeka Brajdica-Beograd ŽIT terminal. To je trajalo 3 godine, od 2012. do 2014. g. i dobili

su oko 1.000.000 eura za taj projekt, te uspješno dokazali i pokazali da je moguće organizacijski povezati luku Rijeku s kontejnerskim terminalom u Beogradu. Dakle, oni nisu sagradili niti novu prugu, niti novi terminal, niti kupili novi vagon, već su se oni samo dogovorili i primijenili neka organizacijska znanja da bi vidjeli što se može napraviti i polučili su jedan jako dobar rezultat. Krenulo je tako što je prvi mjesec bio jedan vlak, a kad je završio projekt dnevno su znala voziti čak po dva vlaka. To je jedan jako dobar primjer da se može.

**Mi ne sumnjamo da se može. Nažalost, ovdje bih volio da se dotaknemo još jedne luke,**





**MOŽEMO MI POGLEDATI NAŠE OKRUŽENJE, JEDINA ZEMLJA KOJA JE PRODALA CARGO JE MAĐARSKA PA MOŽEMO VIDJETI KAKO TO IZGLEDA, JEDAN NEGATIVNI PRIMJER. A MOŽEMO VIDJETI POZITIVNI PRIMJER GDJE AUSTRIJA IMA SVOG NACIONALNOG CARGO PRIJEVOZNIKA, GDJE ČEŠKA IMA NACIONALNOG CARGO PRIJEVOZNIKA, SLOVAČKA, POLJSKA, NJEMAČKA, FRANCUSKA...**

Zapravo nam je sad ta luka Zadar nekako ostala „visjeti“ u zraku, jer luka bez željeznice nije luka. Njima kad bi sad došao neki ozbiljan brod, oni bi bili u velikom problemu. Onda se postavlja pitanje jedne takve luke. Tu je baš falio taj sinergijski efekt povezivanja luke i željeznice, odnosno strategije. Mi moramo dugoročno pratiti što se dogada i ako smo mi odlučili da je luka Zadar povoljna za prijevoz nekih prehrambenih proizvoda, onda smo tako trebali graditi ideju da moramo i željeznicu tako podesiti da ona bude taj nositelj ostatka u kopnenom prijevozu. Sjećam se kad sam bio vrlo mlad, onda je bila ideja da se od Gračaca probije tunel i da trasa pruge ide otprilike kako je išla i cesta. Imali smo tu nesreću da smo sagradili cestu, a nismo sagradili prugu. Možda smo mogli tada o istom trošku sagraditi i cestu i prugu, pa bi dugoročno riješili problem. Da smo strateški tako promišljali...

**Vratimo se HŽ Cargu. Uočili smo neka ponašanja u HŽ Cargu: uprave se mijenjaju, a konstantan je pad prijevoza roba. Sasvim sigurno je da HŽ Cargo ima mnoštvo problema. Svejedno, usudimo se glasno pitati mogu li se neki od**

**problema opisati kao najveći i ako mogu, koji su to?**

To sam ja već nekoliko puta javno rekao, pa ču evo još jednom ponoviti: to je Služba za prodaju. HŽ Cargo je prijevoznička kompanija uslužne djelatnosti. Ako Služba za prodaju ne proda uslugu, sve ostale službe u toj firmi su višak. U prodaji moraju raditi „lavovi i tigrovi“ koji će se boriti za svaku tonu tereta i ako treba mjesечно „poderati“ cipele. Dakle, roba nama neće sama doći. Vremena gdje mi sjedimo u uredu, listamo „Privredni vjesnik“ i čekamo da nas netko nazove, to je prošlo svršeno vrijeme. Mi moramo vrlo proaktivno, u konstantnom kontaktu sa sadašnjim korisnicima i potencijalnim budućim korisnicima, uspostavljati veze kako bi preuzeli njihove robe. Danas je prodaja ključ uspjeha bilo kojeg cargo poduzeća, a posebice je to izraženo u HŽ Cargu.

**Čini se da novi prijevoznici imaju ustrojenu proaktivnu službu prodaje na način da kada postignete uspjeh u ugovaranju prijevoza, da se to odražava na vašoj placi. HŽ Cargo je zarobljenik ove državne politike koja na kraju ima rezultat radio**

miliuna tona robe za koje će dvije tisuće radnika raditi tri mjeseca, pa onda je on meni zapravo jako jeftin. Ja bih rekao da te ljudi treba poštano nagraditi i uopće ne bih ograničavao u maksimalnom iznosu. Dapače, to bi bilo jeko dobro jer bi vam se onda i ostale strukture u tvrtki počele tako ponašati. I onda bi se i drugi počeli ponašati kompetitivno i onda bi i druge službe mogli nagraditi.

**Mi se s vama slažemo i rado bismo vas zamolili da ta promišljanja prenesete skupštini, odnosno ministarstvu da potakne upravo takva rješenja, jer očigledno bez njih Cargo će i dalje propadati. Jesu li IT tehnologije uvjet te proaktivne službe prodaje?**

To su alati, dakle IT je jedan dobar alat. Svakako se očekuje kada vi imate jednu dobру službu za prodaju da imate različite IT alate. Dakle danas se sve može rješavati klikom i moralno bi se moći. IT sektor bi morao biti jedan od drugih uslužnih djelatnosti unutar kompanije koji doprinosi da ta kompanija ide naprijed. To je danas neminovno i zapravo HŽ Cargo ima nekoliko jako dobrih projekata koji nikako da startaju u stvarnom životu. Oni imaju neke jako kvalitetne projekte, ali nekako uvijek kada se to treba primijeniti, negdje zapnemo.

**Druga stvar koju znam iz svog privatnog primjera, vjerojatno i ostali, pogotovo oni kojima proizvodnja ovisi o isporuci robe traže i mogućnost aplikacije kojom bi mogli pratiti svoju pošiljku od momenta predaje, bez obzira je li predana na brodu, pa se dalje vozi vlakom. Znači treba li HŽ Cargo razvijati takav alat?**

Borna: Naravno, to su takozvani track & trace sustavi. Danas zapravo neke vrste roba, npr. frigo robe vam se i ne mogu uzimati na prijevoz ako ih ne možete motriti u svakoj sekundi. To

znači da to danas nije više nekakav luksuz, nego je to normalnost svakoga prijevoznika kada ponudi svome korisniku online. Dakle u stvarnom vremenu praćenje gdje se njegova roba nalazi ili da se predviđa vrijeme kada će roba doći, u kakvom je stanju roba. Danas su ti sustavi izrazito jeftini, drastično su pale cijene, recimo u deset godina cijene takvih sustava su padale nekoliko puta i to je nešto opće prihvatljivo. Tako da mislim da tu nema neke zapreke da se to ne bi moglo koristiti.

**Htio bih još zamoliti da se osvrnete na činjenicu da 2007. g. kada smo se dijelili, onda smo imali sustav koji je počivao na osnovama od prije pedeset godina u svemu. Znači prodaja kartonskih karata, međunarodne su se pisale rukom, mimo regulirali promet većinom uredajima iz 19. stoljeća u kolodvorskem razmaku itd. Može li se s tim tehnologijama koje smo naslijedili, a koje su i danas uglavnom prisutne i pomalo su se počele mijenjati, može li se s njima biti uspješan na tržištu?**

Naravno da ne. Ja bih rekao ovako: u teoriji organizacije svaka usluga ima svoj vijek trajanja. Dakle svakom od nas, a i mi imamo isto svoj vijek, mi moramo biti svjesni da sve ima

svoj vijek trajanja i da ne možemo stalno imati isto, dakle nužna je promjena i možda mi baš upravo u tom željezničkom prometu možemo vidjeti da neke navike ne možemo promijeniti niti dvjesto godina. Mi se jako teško mijenjam, čak bih rekao da nije problem samo kod nas u Hrvatskoj. Malo kad odemo i kod drugih željezničkih uprava, često ćemo naći na slične načine razmišljanja i tu je zapravo problem da se mi nužno moramo modernizirati, a to bi značilo novi organizacijski aspekti. Ja uvijek volim podsjetiti da kada dođem sa svojim željezničarima na kavu, oni meni pričaju o kućicama. Moj student

kada bi došao na ispit i o organizaciji pričao o kućicama, on bi sigurno pao. Dakle nema smisla, kakve kućice, mislim organizacija mora imati nekakvu svrhu, a svrha je da obavimo nekakav rad u konačnom vremenu s maksimalno koristi, uz minimalni rad, onda je to organizacija. Ja bih rekao da se mi previše bavimo onako likovno doživljavanjem tih organizacija i onda tu nastaje prvi problem. Dakle, kada mi imamo likovno shvaćanje organizacije, onda s druge strane sljedeći bitni korak u organizaciji je tehnologija kao izdvojena znanstvena disciplina. Dakle, mi ne možemo imati tehnološke procese kao prije pedeset godina. Neki tehnološki procesi možda mogu živjeti, postoji sigurno dvadeset posto procesa koje nećemo moći promijeniti iz objektivnog ili subjektivnog razloga ali sigurno jako veliki ostatak tih procesa se može značajno modernizirati na način da se čovjeku olakša posao, dakle onaj rad, a da on s tim manjim radom postaje učinkovitiji. I to je zapravo ključ svih modernih željezničkih uprava u Europi da oni mijenjaju tehnologiju rada. Dakle to je moto.

**Doktore, većina onih koji su danas u upravama i na direktorskim pozicijama u sva tri državna željeznička poduzeća kod vas su polagali ispite. Kako su se oni onda odnarođili?**

To je ono interesantno, ja inače kada studentima pričam, predajem jedan kolegij koji se zove gospodarenje u željezničkom sustavu i to je na petoj godini i onda ja njima ovako kažem: „kada idete prema gore sjetite se da ćete te ljudi sresti kada idete prema dolje“. E, sada, očito je većina njih čula ovaj put prema gore, pa se nisu sjetili da će moratići i prema dolje.

**Zapazili smo guglajući da ste na jednom skupu 2012. g. uz prikaz tržišta željezničkog naravno u Europi i u Hrvatskoj predložili i poboljšanja poslovnih**

**MI DANAS U HRVATSKOJ IMAMO TRI NACIONALNE KOMPANIJE HŽ INFRASTRUKTURU, HŽ CARGO I HŽ PUTNIČKI PRIJEVOZ. MENI SE ČINI DA JE DOŠAO TRENUTAK DA SE VRATIMO U JEDAN HOLDING I DA POKUŠAMO ZBITI SVOJE REDOVE I KRENUTI U INTERESU RAZVOJA REPUBLIKE HRVATSKE.**

**željezničkih prijevoznika. Je li vas itko od njih čuo?**

Borna: Na žalost moram reći da se ništa nije dogodilo. Držao sam čak i neke interne seminare gdje sam pokušao to, ovako u manjem krugu ljudi, iskreno da porazgovaramo, bez svjetla kamera, novinara itd., a bojim se da je to više ostalo na jednom dobrom predavanju nego na jednoj dobroj primjeni.

**Zakoni koji reguliraju željezničku industriju sasvim sigurno bi trebali biti u funkciji razvoja te industrije. Sprječavaju li sadašnju tehnološku promjenu na željeznicu upravo zakoni koji ne prate korak na željezničkom tržištu Europske unije?**

Ja bih tu ovako bio vrlo kritičan prema našim zakonima, radio sam jednu analizu između 2003. i 2013. godine, mi smo deset puta značajno mijenjali zakon o željeznicama. Tu nisu sve promjene nego neke promjene, što zapravo znači da je to prečesto. Jedan takav zakon mora biti vrlo



stabilan i vrlo jasno se odrediti kamo ta željezница ide. I vaši gledatelji i čitatelji mogu to probati, skinuti si najnoviju verziju Zakona o željeznicama i prebrojati koliko se puta u zakonu o željeznicama pojavljuje prijevoz robe i koliko se puta pojavi prijevoz putnika. I onda ćemo vidjeti zapravo da je tu neki nesrazmjer želja i mogućnosti. Jer ako smo mi tu radi putnika i robe, pa vjerojatno se onda dio zakona mora ticiti putnika i robe, a taj dio zapravo niti nemamo. S druge strane, jedna stvar koja meni jako smeta osobno, vi kada pogledate naše zakone pa onda imamo i pravilnike, imamo i neke odluke, vi za svaku stvar tehničku imate novu definiciju. Dakle svaki zakon, svaki pravilnik nanovo definira pojам, isti pojам i zapravo ako ćemo iskreno, kada vi napravite analizu, to su značajno različite definicije, a sada tko je u pravu, to je jedan absurd da mi imamo veliki broj različitih definicija za isti pojam. Mislim da to svakako jako onemogućava razvoj željeznicama. Na primjer, s druge strane, kada pitate recimo zakonodavca zašto je to tako, oni se uvijek pozovu na europske direktive i uredbe. Onda sam ja išao

to dalje analizirati jer me to zanimalo, pa sam recimo primijetio da uredbe i direktive koje su prevedene na hrvatski jezik su daleko kvalitetnije tehnički prevedene nego što su napisani naši zakoni i pravilnici. Ja bih tu sada istaknuo jedan pojam koji mene svrbi. Od svih tih pojmljiva naš zakon o željeznicama prepoznaće naknadu za korištenje željezničke infrastrukture. Kada uzmem uredbu koja govori o tome, ona koristi riječ pristojba za korištenje željezničke infrastrukture. Netko će sada reći da sam ja zaguljen pa sada ja to jezično motrim jer formalno naknada je iznos za štetu. Zato postavljamo pitanje znači li to onda da naša infrastruktura prijevoznike gleda kao štetočine, a pristojba je iznos za uslugu, pa ja bih ipak rekao naša Infrastruktura prijevoznicima daje nekakve usluge, dapače čak su propisana četiri paketa tih usluga koje im dajemo. To bi mogli reći da je jezično, ali kada gledamo dalje, mi u željezničkom prometu jako dobro znamo u tarifama što su to naknade i ja mislim da nam baš tu fali jedan dio gdje smo mi jako slijepo radili neke promjene ne razmišljajući

zapravo što one znače u praksi. To može biti jezično dotjerano ali u praksi se pokazuje da se onda drugačije gleda na to.

**Potpitanje, da li vas iz ministarstva kada pripremaju prijedlog zakonskih tekstova, konzultiraju?**  
Ne.

**Pa to nije dobro.**

Ja mislim da je to zapravo dosta loše. Ipak, moram jedan pozitivan primjer reći, uviјek postoje pozitivni primjeri. Ja sam bio imenovan u povjerenstvo koje je izradilo prijedlog Zakona o integriranom prijevozu putnika. Evo to je jedini zakon u mom skromnom životu gdje sam ja sudjelovao u jednom stručnom tijelu, koje je imenovao ministar. Niti u jednom drugom željezničarskom niti zakonu, niti pravilniku ja osobno nisam sudjelovao.

**Niti u Strategiji?**

Ne, ne, ništa, nitko nas nije zvao. Evo ja sam čak na zadnji zakon o željeznicama i dao nekakve primjedbe. Pozivam vaše gledatelje i čitatelje da malo pogledaju što sam komentirao, a što sam dobio kao odgovor na komentare.

**Morat ćemo si dati truda radi toga što smo i mi vrlo nezadovoljni s tim rješenjima. Hvala vam za ovo. Još jedna stvar koja me ovako zainteresirala radi toga što se poklopila s našim sindikalnim stavom, a to je da ste prije nekog vremena izjavili daje za Hrvatsku važno da HŽ Cargo ostane nacionalni operater pri liberaliziranom tržištu.**

**Možete li objasniti zašto se upravo za to zalaže?**

Da, tu sam ja inače vrlo tvrdoga stava, bio sam protiv bilo kakvih prodaja HŽ-Carga, bez obzira kakve konotacije to može netko protumačiti, no ovako da bismo mi imali državu, u teoriji države moramo imati nekakav teritorij. Ako

imate nekakav teritorij, morate imati nekakav narod, a poslije naroda morate imati i jezik. E sada, ja sam prometni inženjer pa sam se ja onda pitao što još moramo imati. Pa sigurno željeznicu, dakle željeznicu moramo imati. Sada se postavlja pitanje, ako trebamo imati tu željeznicu, zašto bi to bila nečija druga željezница? Zašto bi mi kao samostalni prodali nešto što je naše?

**Doktore, ovdje koristim priliku da Vam napomenem, mi kao sindikat se zalažemo iz nekih drugih razloga, zato što predstavljamo radnike Infrastrukture ali nama je činjenično važno, ako nema Carga i Putničkog prijevoza nema ni pruge, nema roba, nema razloga da naši članovi rade i mi se zbog toga zalažemo da Cargo ostane ali mora doživjeti transformaciju upravo na ovaj način na koji ste rekli, da dođe u situaciju da ne napušta robe koje ima tamo. Znači, u Đurđenovcu 5 vagona tjedno- pa neću ih voziti, to smo kritizirali.**

Možemo mi pogledati naše okruženje, jedina zemlja koja je prodala Cargo je Mađarska pa možemo vidjeti kako to izgleda, jedan negativni primjer. A možemo vidjeti pozitivni primjer gdje Austrija ima svog nacionalnog Cargo prijevoznika, gdje Češka ima nacionalnog Cargo prijevoznika, Slovačka, Poljska, Njemačka, Francuska... dakle možemo vidjeti da sve države koje su malo više strateški promišljale o tom problemu su zaključile da je jako dobro imati nacionalnog Cargo prijevoznika.

**Druga značajna stvar koju bi voljeli da malo prokomentirate je činjenica da je EU svojom Bijelom knjigom, koja razmišlja 50 godina unaprijed, naznačila značajno premještanje prijevoza roba sa cestovnog prijevoza na**

**prijevoz željeznicom. Da bi se roba prevozila željeznicom Hrvatska mora, jer je obveznik i ovih smjernica, napraviti kvalitetne pruge. Ako ćemo napraviti kvalitetne pruge a istovremeno prodati Cargo koji je smisao da radiš da bi došao netko drugi i zaradivao na tvojoj muci?**

To ste dobro detektirali. Bijela knjiga ima samo 4 cilja, dakle strategija prometnog razvijanja EU ima 4 cilja. Jedan od ciljeva se popularno zove modal shift, to znači prebacivanje tereta sa ceste na željeznicu i unutarnje plovne puteve. Ako se mi koncentriramo samo na željeznicu, mi hoćemo prebaciti sa ceste dio prometa na željeznicu, mi ćemo dobivati od EU različite količine novaca za obnovu različitih pruga. Tako imamo nekoliko projekata, recimo od Rijeke do Mađarske granice za koje nam u 80 postotnom iznosu daje novce Europska komisija što je za nas jako dobro. S druge strane, ako mi nemamo strategiju vođenja prometa preko tih koridora, stvarno će nam se dogoditi da smo sagradili pruge za drugoga a ne za sebe. Cargo ne treba tražiti robu u Hrvatskoj nego izvan nje i trebao bi biti u stanju voziti tu robu do kud ona ide. Dakle, ne vozi više Cargo od Rijeke do Gyekenesa, ako treba Cargo će voziti robu od Rijeke do Katowica. To je taj modus da se mi moramo promijeniti da bi mogli pratiti što se događa na tržištu. Sa starom organizacijom i starom tehnologijom ne možemo očekivati pomak, to ne funkcioniра. Tu moraju biti značajni pomaci i tu će uviđek netko stradati, moramo biti iskreni, ako se sjećate kada smo ukidali parne lokomotive veliki broj ložača je ostao bez posla jer u tom trenutku više nisu bili potrebni. Ako mudro vodimo politiku razvoja onda te ljudi na vrijeme možemo prekvalificirati za druge struke koje su nam potrebitije i onda je to napredak. Danas je veliki manjak ljudi u IT sektoru, od spajanja zica pa do vrhunskih programiranja,

bilo koji dio tog sektora ima ogromnu količinu ljudi koja mu treba. Znači, ako na vrijeme počnemo prekvalificirati ljudi onda će svatko naći svoje mjesto pod suncem.

#### **Strategije prometnog razvijanja Republike Hrvatske, možemo li je opće nazvati strateškim dokumentom ovakva kakva je?**

Mi je moramo tako nazvati jer ako je nemamo u takvom obliku ne bi mogli dobiti niti centa iz Europskih fondova. Imali smo jednu nezgodnu situaciju jer da nismo usvojili jednu takvu strategiju onda bi zaustavili bilo kakav prometni projekt. Vlada je tek u kolovozu ove godine donijela konačnu strategiju, znači da su oni ipak radili neku nužnu modifikaciju sa nacionalnog stanovišta i mi smo je prihvatali takvu. Ona nije baš idealna i trebalo bi još podešavanja no nažalost mi smo došli u vremenski raskorak želje i mogućnosti jer smo zapravo neke jako bitne nacionalne ciljeve u okviru EU zanemarili u toj našoj strategiji. Možda imamo sreću da ta strategija ima rok trajanja do 2020. god. pa onda to nije tako daleko, brzo će doći vrijeme za novu strategiju pa bi bilo dobro da se sada spremimo da nam nova strategija bude puno bolja. Ima još jedna bitna stvar, koja meni osobno smeta, strategije

nisu dokumenti od stotine i stotine stranica, ona bi morala stati na jedan list papira, vrlo jasno i konkretno napisati cilj i onda razraditi mjeru kako doći do tog cilja. To je po meni ispravna strategija. Sve što ima preko 10 stranica, to vam nitko neće čitati i znači da je to neprimjenjivo.

**Spomenuli ste, vezano uz strategiju, i EU novce. Ako konstatiramo da se razvoj željeznice u Hrvatskoj isključivo bazira na EU fondovima, može li se Hrvatska oslanjati samo na EU novce?**

To je jedna zamka, mi ćemo EU novce dobiti samo za pruge koje su na TNT koridoru. Trenutno je to Rijeka-Ogulin-Karlovac-Zagreb do Gyekenyes i Zagreb-Dobova, za te pruge ćemo dobivati novce. Mi možemo dobivati novce i za regionalne pruge ali u tom slučaju moraju postojati regionalni planovi razvoja za te pruge. Nažalost, ja nisam vidio da je neka županija napravila neki raskorak i u svom strateškom razvoju rekla da treba neki dio željeznice popravljati. Naime, ne postoje samo globalni EU fondovi, postoje i regionalni EU fondovi i na njima ima jako velika količina novaca koja se može iskoristiti za regionalne i lokalne pruge. To je jako dobro u Češkoj, oni su sve svoje lokalne pruge

obnovili EU novcima na način da su ih prijavljivali na regionalne fondove. Ali oni nisu samo obnavljali prugu, oni su uz prugu obnovili i kolodvor, pa su dodali i neki hotel, informativni centar, biciklističku stazu. Napravili su jedan dobar model kako pod razvojem regionalnog društva izgraditi i željeznicu. Željezница je bila jedan od razvojnih parametara ali jako bitan. Kada se vozite kroz južnu Češku ili Moravsku po lokalnim prugama, te pruge izgledaju bolje nego naše koridorske. Kolodvori su svi kao bombončići i po tim prugama voze novi vlakovi. Dakle, našli su jako dobar modus kako i regionalne fondove iskoristiti za razvoj željezničkog sustava.

**Želite li dodati još koju rečenicu kojom bi uokvirili naš razgovor o željezničkom trenutku danas?**

Mi danas u Hrvatskoj imamo tri nacionalne kompanije HŽ Infrastrukturu, HŽ Cargo i HŽ Putnički prijevoz. Meni se čini da je došao trenutak da se vratimo u jedan holding i da pokušamo zbiti svoje redove i krenuti u interesu razvoja Republike Hrvatske.

**Hvala vam puno za ovaj razgovor.**



BROJ 71 prosinac 2017.

## **OSVRT NA 2017.**

PISJE: SPVH  
FOTO: SPVH



**4. siječnja 2017.** vidjevši problem rješenja naknade za prijevoz u novom KU obratili smo se upravi:

...."upozoravali smo Vas u nekoliko navrata da je Kolektivnim ugovorom naknada za prijevoz radnika na posao i s posla nedobro propisana jer dijelu radnika pokriva sve troškove, a drugom dijelu ni približno. Tako je veći broj radnika prisiljen plaćati dio prijevozne karte kako bi došao na posao ili se vratio s posla"...

**4. siječnja 2017.** pisali smo i ravnatelju Agencije za sigurnost željezničkog prometa protiv smanjenja sigurnosti u željezničkom prometu:

... "Sigurnost u željezničkom prometu nije i ne smije biti slučajna, ne smije biti podčinjena. Cijeli željeznički sustav primarno počiva na sigurnosti kroz postupke, mjere i instrumente analizira se stanje sigurnosti za cijelu HŽ Infrastrukturu.

Vrhunac neznanja ili smišljenog pozicioniranja poslova Sustava upravljanja sigurnošću u "možebitne integrirane sustave upravljanja sigurnošću" je pokušaj spajanja "srodnih" poslova. Pokušaj spajanja poslova obrambenog planiranja "security" i poslove upravljanja sigurnošću "safety" uistinu nemaju nikakvih dodirnih točaka. To je lijep primjer spajanja krušaka i jabuka"...

**16. siječnja 2017.** obratili smo se Andreju Plenkoviću, predsjedniku Vlade RH:

... "Zadnjih par godina SPVH je intenzivno upozoravao na loše upravljanje željezničkim nekretninama i zemljištem ali sve je bilo bez ikakvih rezultata. Upravo smo zato u potpunosti podržali formiranje Ministarstva države imovine. U SPVH vjerujemo kako ćete preko ministra za upravljanje državnom imovinom početi učinkovitije rješavati sporne slučajeve, pa ih kronološki navodimo:

1. suprotstavljanje prodaji zgrade na Trgu kralja Tomislava 10,
2. prijava radi kupnje nepotrebnog zemljišta na RK,

BROJ 71 prosinac 2017.



3. suprotstavljanje radi neopravdanih otkaza radnicima Nekretnina,  
4. upozorenja na zatvaranje poslovnih prostora na Zagreb GK.

Ova loša poslovna politika upravljanja nekretninama menadžmenta HŽ Infrastrukture, ne samo da je dovela do nezakonitih radnji i neopravdanih otkaza za dio radnika nekretnina, već je za posljedicu imasmanjenje prihoda od 2,5 milijuna kuna u 2016. (što menadžment HŽI pokušava sakriti povećanjem najma društva kćerima HŽ Infrastrukture) te dodatno zapuštanje atraktivnih nekretnina poput Zagreb GK što se vidi na priloženim slikama"...

**31. siječnja 2017.** obratili smo se Andreju Plenkoviću, predsjedniku Vlade RH:

... „Kad državna poduzeća vode podobni, a ne stručni, pogreške plaćaju porezni obveznici kroz vrijeme potrebno za sanaciju i ponovno osposobljavanje pruge za promet putničkih i teretnih vlakova. U jednom slučaju je to iznosilo „samo“ 5 dana, a u drugom čak 11 dana. Tadašnja uprava HŽ Infrastrukture posebno je bila „bijesna“ jer se nije mogao osigurati materijal kako bi se što prije počelo s osposobljavanjem pruge. Kad je došla nova Uprava očekivalo se kako su naučili od svojih prethodnika. Ali dogodio se izvanredni događaj iskliznuća vlaka između kolodvora Ivanić Grad i

Prečec zbog kojeg je pruga bila zatvorena rekordnih 12 dana. I nikome ništa. Za usporedbu bi bilo dobro razmisliti što bi se dogodilo kako bi autocesta Zagreb-Split zatvorena 11 dana za sav promet, a autocesta Zagreb-Lipovac 12 dana. Kakav bi to bio kaos i nezadovoljstvo korisnika prijevoza. O dodatnim finansijskim troškovima da se i ne govori. I nakon toga, nikome ništa. Umjesto pokretanja odgovornosti za nestručnu i podobnu upravu, troškovi se podmire iz Državnog proračuna, a članove uprave proglaši sposobnima i uspješnima”...

**7. veljače 2017.** zbog isključivanja PG iz postupka javne nabave za izgradnju drugog kolosijeka i obnovu postojećeg kolosijeka na dionici Dugo Selo - Križevci obratili smo se Andreju Plenkoviću, predsjedniku Vlade RH izrazivši sumnju na počinjenje kaznenih djela ukazavši mu da je početkom 2015. godine tadašnja predsjednica uprave društva HŽ Infrastruktura d.o.o. i jedina članica skupštine trgovackog društva Pružne građevine d.o.o., gđa. Renata Suša, donijela odluku da zajednica ponuditelja u kojoj su kao član sudjelovale Pružne građevine d.o.o. ne može sudjelovati u postupku javne nabave za izgradnju drugog kolosijeka i obnovu postojećeg kolosijeka na dionici Dugo Selo-Križevci, te je ponuda te zajednice ponuditelja ocijenjena neprikladnom.

Pružne građevine d.o.o. imale su sve pretpostavke za sudjelovanje u postupku od početka, no kriminalna želja, finansijski interes i gramzljivosti ljudi okupljenih u tzv. "DOMAĆI KONZORCIJU" bili su toliko jaki, jači i od straha za gubitak EU sredstava zbog očitog sukoba interesa u kojemu se nalazi nekompetentni predsjednik uprave Ivan Kršić, te su posao morali dobiti pod svaku cijenu, bez obzira na žrtve. Sve prethodno opisano događa se uz izravan blagoslov ministra Butkovića, koji štiti radnje člana uprave”...

**20. veljače 2017.** uz Svjetski dan socijalne pravde pisali smo HINA-i:  
... „Napad na dostojanstvo rada posebno je omogućen uvođenjem preraspodjele na surovo primitivan, a po našem mišljenju i prevarantski način tako da ništa nije propisano, ničim određeno, a omogućava poslodavcu da se radniku doslovce otme prekovremeni rad. Zastrahujuće je i odustajanje od zaštite radnika od poslovno uvjetovanih otkaza uz ukidanje zaštite za posebno ranjive društvene skupine i pojedince (starije radnike, slabije obrazovane i sl.). Na taj način poslodavac je uz pomoć žutih sindikata uveo strah kao moćno oružje pokoravanja radnika do te mjere da u strahu za radno mjesto ne smije iskazati nikakvo protivljenje. Nabrojane činjenice svjedoče da se u HŽ Infrastrukturni glede socijalne pravde vozi

suprotnim smjerom od rezolucije Opće skupštine UN..."

**28. veljače 2017.** ponovo smo pisali članu uprave HŽI u svezi nejednakog postupanja prema radnicima: ... „Točno je da naknada troškova prijevoza ne predstavlja zakonsko pravo radnika. Isto tako, točno je da poslodavac može odrediti uvjete pod kojima radnici imaju pravo na naknadu troškova prijevoza, a koji uvjeti mogu biti različiti u visini i opsegu prava na troškove prijevoza. Međutim, netočno je da bi poslodavac mogao propisati različitu osnovu za izračun visine i opsega prava na troškove prijevoza u odnosu na pojedine skupine radnika.

Takvim postupanjem poslodavac bi počinio povredu odredbe članka 7. Zakona o radu (NN 93/14) kojom se zabranjuje izravna ili neizravna diskriminacija na području rada i uvjeta rada te odredbe članka 2. Zakona o suzbijanju diskriminacije (NN 85/08, 112/12) koja propisuje da neizravna diskriminacija postoji kada naizgled neutralna odredba, kriterij ili praksa, stavlja ili bi mogla staviti osobe u nepovoljniji položaj, u odnosu na druge osobe u usporedivoj situaciji”...

**8. ožujka 2017.** obratili smo se famoznom članu uprave HŽI zbog utvrđivanja odgovornosti zbog nezakonitog postupka izvanrednog

**6. travnja 2017.** obratili smo se Andreju Plenkoviću, predsjedniku Vlade RH:  
... „Proces ranžiranja vlakova jedan je

otkazivanja ugovora o radu za devet radnika Poslovnog područja Nekretnine: ... „Cijeli postupak otkazivanja ugovora o radu, temeljio se na neistinitim podatcima i zaključcima na kojima se temeljio i izvanredni otkaz za spomenute radnike. U cijelom postupku grubo su prekršene odredbe Zakona o radu, Pravilnika o radu HŽ Infrastrukture, Etičkog kodeksa HŽ Infrastrukture. Osim teškog kršenja navedenih odredbi, nedvojbeno je radnicima ovim nezakonitim postupkom povrijeden ugled i dostojanstvo, a HŽ Infrastrukturi je nanesena materijalna šteta u iznosu većem od 500.000,00 kuna”...

**10. ožujka 2017.** pisali smo Odboru za pomorstvo, promet i infrastrukturu upozoravajući na zamagljivanje sigurnosnih problema s ESSU na Zagreb GK:  
... „Koristimo priliku podsetiti da se Siemens na Zagreb Gl. Kol. isporučenim i ugrađenim sustavom brojač ACM 100 s pripadajućim senzorima WSD koji su se pokazali nepouzdanim toliko neutralna odredba, kriterij ili praksa, stavlja ili bi mogla staviti osobe u nepovoljniji položaj, u odnosu na druge osobe u usporedivoj situaciji”...

od osnovnih i najznačajnijih aktivnosti u osiguranju realizacije teretnog prometa željeznicom. Godišnji rad u nekim od susjednih ranžirnih kolodvora:

Ranžirni centar Pokazatelj prerađenih vagona

Ljubljana Zalog	321.477
Vilach RK	910.000
Cargo centar Graz	220.027
Zagreb Ranžirni Kolodvor	8.100

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

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

**5. svibnja 2017.** obratili smo se Ministarstvu financija, Porezna uprava, Središnji ured tražeći tumačenje Pravo na dnevnicu za službeno putovanje:

... „Ostvaruje li radnik pravo na dnevnicu za službeno putovanje ukoliko ga poslodavac upućuje iz mesta rada određenog ugovorom o radu radnika, bez izmjene ugovora o radu, u drugo mjesto rada, uz zadovoljavanje uvjeta iz Pravilnika o porezu na dohodak za





*ostvarivanje prava na dnevnicu, radi obavljanja poslova u drugom mesta rada?"*

**14. lipnja 2017.** obratili smo se Andreju Plenkoviću, predsjedniku Vlade RH:

*„Napominjemo da smo Vam više puta ukazivali na nestručnost i nesposobnost vodećih ljudi u HŽ Infrastrukturi kao i molili za pomoć dok ne bude kasno. Evidentno je da je ono na što smo upozoravali sada postalo jasno svima u Republici Hrvatskoj. Stoga ovaj puta molimo još jednom da pod hitno pokrenete:*

- provedbu natječaja za imenovanja pune i stručne Uprave HŽ Infrastrukture - Republika Hrvatska je pravna država koja ne bi smjela na postojeći način zaobilaziti propise
- pokrenete izvanrednu reviziju stanja realizacije projekta „izgradnje dvokolosiječne pruge Dugo Selo - Križevci“ -

*Bez uspješnih željezničkih infrastrukturnih projekata teško je očekivati dulji gospodarski rast Republike Hrvatske”...*

**7. kolovoza 2017.** otvorenim pismom Protiv olakog rasipanja novaca obratili smo se Andreju Plenkoviću, predsjedniku Vlade RH i ministru Olegu Butkoviću:

*ovih dana član uprave HŽ Infrastrukture objavio je u NN oglas o nabavi usluga tehničke i administrativne podrške u upravljanju projektom „Rekonstrukcija postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka na dionici Križevci - Koprivnica - državna granica“. Spomenutim oglasom član uprave HŽ Infra ponudio je 15.000.000,00 kuna za voditelje projekta uz obrazloženje da je projekt rekonstrukcije postojećeg i izgradnje drugog kolosijeka na dionici željezničke pruge Križevci - Koprivnica - državna granica vrlo složen i kompleksan, s puno međusobno povezanih podsistema, odnosno pod projekata i elemenata koji se preklapaju te njegova provedba mora biti povjerena velikom timu stručnjaka raznih profila.*

*Spomenutim oglasom član uprave HŽ Infrastrukture objašnjava da se predmetni projekt sufincira sredstvima EU te „primjeće“ da su*

*za kvalitetno upravljanje provedbe istog potrebna posebna znanja koja se dokazuju sudjelovanjem u pripremi/ provedbi sličnih projekata, kao da ne zna da u HŽ Infrastrukturi d.o.o., u Sektoru za razvoj, pripremu i provedbu investicija i EU fondova, redom rade stručnjaci kojima je uvjet rada u tom sektoru bogato iskustvo na vođenju projekata te posjedovanje certifikata.*

*Ovo je nečuvena uvreda sadašnjoj ekipi iz Sektor za razvoj, pripremu i provedbu investicija i EU fondova koja vodi projekt izgradnje drugog kolosijeka na dionici pruge Dugo Selo - Križevci kao i svima onima koji su vodili projekt Daljinskog upravljanja prometom na dionici pruge Vinkovci - Tovarnik - dg ili projekt izmjene sustava električne vuče na dionicama Moravice - Rijeka - Šapjane te Škrljevo - Bakar.*

*Nadalje, to ne bi bilo dvojbeno da u HŽ Infrastrukturi nemamo Sektor za razvoj, pripremu i provedbu investicija i EU fondova koji broji 156 stručnjaka koje plaćamo cca 30.000.000,00 kuna/godišnje. U drugim okolnostima takav brilljantan tim mogao bi proizvoditi projekte za cijelu RH”...*

**12. rujna 2017.** obratili smo se ministrima Goranu Mariću i Olegu Butkoviću uz najavu izbora članova uprava željezničkih poduzeća:

*„...pred nama željezničarima je vruća jesen, a pred Vama političarima jedan od težih zadataka po pitanju željezničkog sustava. Potrebno je izabrati nove uprave željezničkih poduzeća. Do sada su to bile samo političke odluke, a ove odluke u velikoj mjeri će odlučiti o budućnosti željeznice u Republici Hrvatskoj.*

*Jedini način da se ovo loše stanje zaustavi je da u skoro vrijeme izaberete stručne članove uprave željezničkih poduzeća koji će imati viziju i znanje kako željeznicu pokrenuti naprijed u razvojnem smjeru i u skladu s potrebama prijevozničkog tržišta. U suprotnom, ako se ponovo izaberu samo politički podobni članovi uprave, potpisat će te potpuno uništenje željeznice u RH”...*

**17. listopada 2017.** obratili smo se članovima uprave HŽI pozivajući na kolektivne pregovore:

*„... „koristimo priliku upozoriti Vas da je u tijeku je izrada Upute za obavljanje prometne službe na pruzi M607 Perković - Šibenik u uvjetima rada s ograničenim radnim vremenom kolodvora za VR 2017./2018. kako bi se „stvorili“ uvjeti za prekid rada kolodvora Šibenik i Ražine (temeljem koje se izrađuje odluka Uprave HŽ-Infrastrukture d.o.o.).*

*Neosporno je da tijekom dana posljednji vlak u kolodvor Šibenik dolazi u 23:18 sati, te da prometnik vlakova ima na raspolažanju samo 22 minute kako bi napravio sve propisane radnje prije zatvaranja kolodvora, što nije dovoljno. Također ujutro ima samo 19 minuta od otvaranja kolodvora do polaska prve vlake što nije dovoljno za sve radnje kako bi se promet odvijao sigurno i redovito. Kako bi zbog narušavanja sigurnosti željezničkog prometa od strane poslodavca izbjegli štetne posljedice, očekujemo da nas u što kraćem roku izvijestite o izvršenom nadzoru”...*

**7. studenoga 2017.** najavili smo štrajk u HŽI:

*„Sukladno čl. 205. Zakona o radu, Sindikat prometnika vlakova Hrvatske provest će industrijsku akciju ŠTRAJK koji će početi u trgovackom društvu HŽ Infrastrukture 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 kolodvorima na području Republike Hrvatske, svaki dan;

*SPVH, poslodavac je sklopio kolektivni ugovor s druga dva reprezentativna sindikata 20. studenoga 2016.*

*- od 14:00 sati do 17:00 sati zaustaviti će se sve radnje u svim kolodvorima na području Republike Hrvatske, svaki dan. 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 Infrastrukture 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.”...*

**29. studenog 2017.** opet smo pisali upravi HŽI:

*„... temeljem članka 11. Izjave o osnivanju društva HŽ Infrastrukture d.o.o. i članka 3. Pravilnika o davanju stanova u najam i davanju stanova unutar željezničkog infrastrukturnog pojasa na korištenje za službene potrebe radnika HŽ Infrastrukture d.o.o. dana 1. listopada 2015. godine na 68. sjednici donijeli ste Odluku o imenovanju Povjerenstva za dodjelu stanova, broj: UI-68-18/15.*

*U vremenu od imenovanja Povjerenstva do danas isto nije donijelo niti jednu odluku o dodjeli stanova. Koristim priliku istaknuti da je Povjerenstvo u prethodnom sazivu (prije 1. listopada 2015. godine) radilo intenzivno i donosilo odluke.*

*Zbog navedenog Sindikat prometnika vlakova Hrvatske predlaže Upravi HŽ Infrastrukture d.o.o. da:*

1. razriješi članove Povjerenstva za dodjelu stanova imenovano odlukom broj: UI-68-18/15. od 1. listopada 2015.
2. imenuje nove članove Povjerenstva za dodjelu stanova
3. pokrene postupak utvrđivanja odgovornost za nerad i nastalu štetu HŽ Infrastrukture d.o.o.

# SRETAN BOŽIĆ I NOVA GODINA



**Mile Hodak**  
skretničar kol. Slatina

Svim kolegicama i kolegama želim čestit Božić i sretnu novu godinu i da iduće godine dobijemo regres i božićnicu!

**Božica Špehar,**  
spikerica Zagreb GK

Najbolje želje u 2018. godini.



**Radovan Dokić**  
skretničar  
kol. Beli Manastir

Svim radnicima HŽ Infrastrukture želim sretne blagdane i uspješnu novu 2018. godinu!

**Damir Jantoš**  
prometnik vlakova  
kol. Đurđenovac

Svim kolegicama i kolegama od srca želim čestit Božić te uspješnu novu 2018. godinu!



**Darko Habdija,**  
pomoćnik šefa  
kolodvora Zagreb GK

Svim djelatnicima Infre čestit Božić i sretna nova 2018. godina

**Damir Domazet**  
prometnik vlakova  
kol. Erdut

Sretan Božić i novu godinu želim svim željezničarima i njihovim obiteljima, te puno ljubavi i međusobnog razumijevanja!



**Miroslav Zadro**  
prom. dispečer Knin:

"Svim kolegama i kolegicama, prometnicima, dispečerima i svima u HŽ infrastrukturi, posebno članovima SPVH blagoslovjen Božić i sretna nova godina od nas iz Knina!"

**Vladimir Malčić**  
skretničar kol. Našice

Želim sretan Božić i novogodišnje blagdane svim članicama i članovima SPVH-a.



**Ivan Čarić,**  
OVV Knin

"Sretan Božić i nova godina svim kolegama i kolegicama"

**Damir Hanižar**  
čuvar ŽCP-a Darda

Svim našim dragim članicama i članovima SPVH-a i svim ostalim željezničarima želim sretan Božić i uspješnu novu 2018. godinu!



**Vinko Sekalec**  
skretničar kol. Bizovac

Svim kolegicama i kolegama želim sretan i blagoslovjen Božić i sve najbolje u novoj 2018. godini!



**Ivica Begić**  
skretničar kol. Čačinci

Ovom prilikom želim svim članovima SPVH-a kao i ostalim djelatnicima HŽ infre te njihovim obiteljima sve najbolje za Božić i novu godinu!



**Miro Flegar**  
prometnik vl.  
kol. Varaždin

Članovima SPVH u novoj godini želim puno zdravlja, sreće i ostvarenje svih snova



**Bančić Žarko**  
skretničar kol. Varaždin

Puno radosti, zdravlja u 2018. i sretna i mirne blagdane.



**Zoran Bakšaj**  
nadzorni skretničar  
kol. Varaždin

Sretan Božić i Nova godina sa željom da nam bude bolja od ove na izmaku



**Miroslav Ćurak**  
prometnik vlakova  
kol. Zdenci-Orahovica

Svim kolegicama i kolegama čestitam nastupajuće blagdane, te im želim puno zdravlja i da imaju više optimizma u vremenu ispred nas!



**Slavko Božić**  
prometnik vlakova  
kol. Knin:

"Sretan Božić i nova godina svim kolegama i kolegama".



**Stjepan Županić**  
portir RJ Sjever

Sve najbolje za Božić i novu godinu, puno zdravlja i radosti



**Zlatko Srdarević**  
prometnik vlakova  
kol. Osijek Donji Grad

Svim članovima SPVH-a i ostalim djelatnicima HŽ infre želim sve najbolje povodom nadolazećih blagdana!



**Željko Pribanić,**  
teholog Zagreb GK

Čestit Božić i sretna 2018. godina.



## DODJELA STANOVA U HŽ INF

PIŠE: Jakov Rašić  
FOTO: SPVH

U vremenu od imenovanja Povjerenstva za dodjelu stanova do danas isto nije donijelo niti jednu odluku o dodjeli stanova. Povjerenstvo u prethodnom sazivu (prije 1. listopada 2015. godine) radilo je intenzivno i donosilo odluke. Ovdje je bitno napomenuti kako sam kao član Povjerenstva u više navrata tražio sazivanje sjednice, a u skladu s protokolom o radu povjerenstva, no nije bilo sluha da se sjednica sazove. O neradu u proteklom razdoblju i nebrizi za nekretnine u vlasništvu HŽ Infrastrukture d.o.o. procijenite sami.

Zbog neodgovornosti imenovanih pojedinaca nanesena je velika šteta kako u prihodima koje bi ostvarila HŽ Infra, tako i samim radnicima koji su zainteresirani za raspoložive stanove bili to redovni ili stanovi unutar željezničkog infrastrukturnog pojasa (službeni stanovi). Zbog svega navedenog Sindikat prometnika vlakova Hrvatske uputio je Upravi dopis broj: R/67-11/2017, dana 29. studenoga 2017. godine, u kojem upozorava na činjenice te predlaže Upravi da razriješi članove Povjerenstva za dodjelu stanova imenovane odlukom broj UI-68-18/15. od 1. listopada 2015. te imenuje nove članove Povjerenstva za dodjelu stanova, a ujedno zatražili smo i pokretanje postupka utvrđivanja odgovornosti za nerad i nastalu štetu HŽ Infrastrukturi d.o.o.

## MENI JE OVDJE DOBRO

PIŠE: Branimir Butković  
FOTO: Branimir Butković



Manevrist na zagrebačkom ranžirnom kolodvoru Željko Šefanac, premda i sam nije previše mlađ, ipak popravlja starosnu strukturu kolega. Sa svoje četrdeset dviće godine na ledima, on je jedan od mlađih manevrista. Godine prolaze i radnici prelaze pedesete, dio ih odlazi u mirovinu a zapošljavanja praktički i nema.

Nakon razvojačenja iz 125. novinarske brigade, Željko Šefanac, se školovao za manevristu i 1996. zaposlio na Ranžirnom kolodvoru. I sada kada razmišlja o tome kako mu je na kraju Zagreba čini mu se da mu je dobro. To je možda i zbog toga što nema drugu jedinicu za usporedbu.

„Meni je ovdje dobro. No nigdje drugdje nisam niti radio tako da ne mogu uspoređivati. Ovdje je nekada radilo više ljudi, a bilo je i više posla. Ekipa je bila jako dobra i stiglo se proveseliti. Sada je manje posla, a i manje je veselja na poslu. No što je tu je...“ Uz četiri strana prijevoznika koji su ovdje prisutni cijelo vrijeme, s novim voznim redom na Ranžirni kolodvor vratio se i HŽ Cargo. Naši radnici zapravo znaju sve strojovode bez obzira za koga rade. Većina ih je iz HŽ Carga, one koji iz HŽ Putničkog prijevoza slabije znaju, a zaposleno je i više mlađih strojovoda. Privatni prijevoznici su u početku, kako bi uštedjeli, sami obavljali

manevarske poslove:  
- „Treba „odrezati“ lokomotivu, „otkopčati je i zakopčati“, a treba i odnesti završnu lampu na drugi kraj vlaka. To su strojovode prije sami radili, a to je znalo potrajati. Na kraju su ipak izračunali da im je bolje nama prepustiti te poslove da radimo za njih. Te radnje sada sami obavljaju na manjim kolodvorima.“

Po novom voznom redu uvodi se, uz postojeće tri, devet novih trasa na Ranžirnom kolodvoru. Nekada ih je bilo trideset tako da se posao ipak polagano vraća. Uz vremešne radnike i kapacitet kolodvora je smanjen. Kolosjeci su u vrlo lošem stanju. Nažalost nema ulaganja, popravlja se tek kada se dogodi havarija.

Gotovo polovica radnika na kolodvoru su iz novinarskog kraja i njihovo putovanje vlakom do Glavnog kolodvora u Zagreb traje do dva i pol sata. Nakon tогa se spuštaju do pothodnika i autobusom putuju još pola sata do Dugava. Nakon tогa pješače, netko više, netko manje, do radnog mjesta. Radnički vlak koji je razvozio radnike izvršne službe na smjene ukinut je prije kakvih desetak godina. Motorni vlak uvjek je bio pun i kretao je s Glavnog kolodvora i vozio na kolodvore i stajališta Borongaj, Trnava, Čulinec, Resnik, Žitnjak, Ranžirni kolodvor i Klara gdje se okretao. Radnici su tako brzo stizali na posao, a pošto je prijevoznik HŽ Putnički prijevoz koji je željezničarima ukinuo praktički sve beneficije ta bi vožnja zasigurno koštala kao suho zlato. Nažalost čini se kako radnički vlak nije izgledna opcija.



## KUC-KUC, TU SAM!

PIŠE: Darko Vurdelja  
FOTO: Antonio Mažar

Došla su teška vremena. U mom malom kolodvoru se sve više i više igramo skrivača. To je odlično, jer se i dalje osjećamo ko djeca u drugom razredu osnovne škole. Naš dragi poslodavac nam je omogućio da se svaku smjenu igramo do mile volje. Dragi moj čitaoče, možemo biti zahvalni poslodavcu što misli na nas i našu kreativnost.

Evo kako to kod nas ide, a vjerujem da i kod Vas nema neke velike razlike. Dodeš na posao ranom zorom u 8 sati (jer je još mrak, zbog nekog bisera koji se sjetio da baš sad pomakne sat kad smo se tek navikli) i naravno tijela ispačena iz noćne smjene obasja posebna doza optimizma i veselja, jer ipak su uspješno dočekali kraj još jedne smjene. Dok se gleda gdje je prva jutarnja kavica bez produžetka, dragi nam kolodvorski predstavnik poslodavca drži predavanje o standardnim postupcima s putnicima i pisanju u evidencije sukladno članu i točci. Nakon edukativno-upozoravajućih razgovora povlačimo se na svoja radna mjesto i to u punoj spremi. Okolokolodvorski skretnicookretajući djelatnici se opremanju reflektirajućim prslucima, mačetama i s paketićima soli i kreću prema svojim blok kućicama. E sad počinje avantura. Reflektirajući prsluk nose jer je tako predvidio

poslodavac, navodno da se lakše uočavaju, ali se majka priroda pobrinula da se oni ne vide pa je pustila svoje zelene ruke i grančice u pružni pojas tako da se zeleni reflektirajući prsluci prekrasno uklope u okoliš. Sad na red stupa mačeta. Kad se dođe već do one okrugle ploče crvene boje s bijelim rubom gdje bi djelatnik trebao u određenom trenutku vršiti određena mahanja zastavicom, mora prvo malo da odreže prirodne ljepote, nek' nam zeleni ne zamjere ali malo se mora, jer vlak baš i ne može skrenuti da ne pogazi mahajućeg djelatnika.

Kad je taj dio spremjan, naravno da se pojavi krdo divljih svinja u prolazu do susjedovih kukuruza a najbliže drvo je udaljeno preko 20 metara pa nije pogodno za brzinsko penjanje tu služi sol. Svima je dobro poznata izreka „Stavi mu soli na rep“ i tako moji djelatnici uporno pokušavaju staviti vepru soli na rep ali za sad još uvijek bez uspjeha.

Napokon se osim šuškanja veprica, veprice i starog vepronje čuje još neki dobro poznati klopot. Kad evo ga! Kao da kaže „kuc-kuc, ima li koga?“ iza velikog žbunja proviri klima uređaj na popularnom mađaru. Već na petnaestak metara se vidi da je to stvarno vlak i da se može davati naprijed.

Kad napokon prođe vlak djelatnik se uspješno i ponosno vraća u bazu do slijedećeg vlaka kad se postupak ponavlja. Rekoh Vam, igramo se skrivača po cijele dane i noći. Prepoznавши prednosti igre skrivača na našem terenu čak su se i neki privatni operatori počeli prilagođavati uvjetima igre skrivača (jer zbog čega bi propustili ovako idealnu priliku za relaksaciju i zabavu djelatnika kakva se pruža ovdje) pa su počeli svoje lokomotive bojati u prirodno zelenu boju i smanjili su razinu buke da se lakše sakriju.

Naravno da je moj poduzetnički duh odmah prepoznao izuzetan turistički potencijal pa sam svom kolodvorskem predstavniku poslodavcu predložio da organiziramo turističke aranžmane pod nazivom „Igrajte se skrivača s nama, iako je vlak uvijek brži!“

Sama organizacija ne zahtjeva infrastrukturna ulaganja, iksusne vodiče imamo, malo reklame i evo sredstava za isplatu regresa, božićnice, 13. plaće i još malo ostane firmi da se počasti. Stvarno nisam shvatio zbog čega se moj dragi kolodvorski predstavnik poslodavca s prevrnutim očima povukao u svoje odaje bez komentara. Možda razmatra dodatne mogućnosti ili ...



## ŽELJEZNIČKE DILEME

PIŠE: bivši željezničar  
FOTO: SPVH

Da mi je netko prije 10-15 godina rekao da će naša željezница doći u ovako lošu situaciju, možda bi se i posvadao s njim braneći svoje drugačije, pozitivnije stavove o razvoju i budućnosti željeznicu. Nažalost, grdo bih se prevario, jer je današnja situacija iznimno loša, puno lošija nego što su u to vrijeme bila očekivanja mnogih, uključujući i mene. Statistika je surova, bilježi sve i jasno ukazuje kakvo je stanje na našim prugama. Sve je manje putnika u vlakovima koji sve sporije idu i sve više kasne. Nerentabilne linije se reduciraju ili ukidaju, starost lokomotiva i vagona mjeri se u desetljećima, a skromna ulaganja u infrastrukturu ne mogu pokrpati sve rupe u prometu. Mnogi će reći, posebno oni koji se sjećaju parnjača i šinobusa, kako je putovanje vlakom nekad bilo veliki doživljaj, za neke prava avantura, za druge potreba jer moraju stići na posao, u školu ili na fakultet, ili na kraju - samo jednodnevno pustolovno putovanje za koje je trebalo izdvojiti vrlo malo novca, a zaista smo lijepa zemlja i ima se što vidjeti. Prugama se ljudi voze skoro dva stoljeća. Europa i svijet nikad s time nisu ni prestali, dapače sve im više okreću. Nažalost, to nije slučaj kod nas i postavlja se pitanje (bez odgovora) kada će se promjeniti situacija na našim prugama.

Često se mi željezničari pitamo kako

vratiti putnike i terete u vlakove? (Kutina) treba čitava vječnost da se stvari pomaknu sa „mrtve točke“. Izgleda da se čeka jedna oštira zima pa da i ono što je ostalo netaknuto na zgarištu od požara uništi vrijeme. Ipak nisu svi nezainteresirani za ovako lošu situaciju i budućnost naše željeznice. Osobno sam se uvjeroj u nekoliko slučaja, a i čuo od ostalih zaposlenika, da na ove dvije pruge SPVH pomaže u svakom kolodvoru da riješi najosnovnije goruće probleme. Drva za zimu, popravak stolarije, nabava klima uređaja i servisiranje istih, krečenje radnih prostorija, uređenje okoliša kolodvora, parkirališta, briga oko zaštite prava radnika, pomoći potrebitim zaposlenicima itd., postali su stvarnost i odgovornost koju sindikat (SPVH) preuzima na sebe i to sve financira iz svojih skromnih prihoda od članarine. Zahvaljujem sindikatu na ovoj brzi što barem malo ublažuje teškoće bremenitih dana svih željezničara. Svima nam mora biti jasno da bi da nema rada i brige od strane sindikata stanje bilo još i lošije. Vezano uz to, ne mogu vjerovati da još uvijek ima ljudi (pojedinaca) koji kažu da sindikati ništa ne pomažu. Ne mogu ni zamisliti što bi bilo da prestane rad sindikata i na koji način bi se tada Poslodavac odnosio prema zaposlenicima. A valjda bi nas samo dragi Bog u tim uvjetima sačuvao...



**MARIO MARČUN,**  
prometnik vlakova u kolodvoru Varaždin

## ONA DOBRA STARA VREMENA

PIŠE: Dražen Lihtar  
FOTO: Dražen Lihtar

Za prošlo vrijeme koje mjerimo u nekoliko godina ili nekoliko desetaka godina govorimo, bez obzira koliko god nam bilo lijepo ili teško, da govorimo o starim dobrim vremenima. Nešto nas vodi da razmišljamo o tim vremenima i promjene koje se događaju u nama i oko nas tjeraju nas da ona prošla vremena budu gotovo svakodnevna tema naših razgovora. Moj sugovornik **Mario Marčun** zaposlio se na željeznici 1997. godine nastavljajući obiteljsku tradiciju, sada nažalost pokojnom ocu Stjepanu koji je bio prometnik a kasnije i prometni dispečer. Danas osvrćući se na te krajnje devedesete godine i godine u prijelazu stoljeća i bez obzira na poteškoće koje smo imali tada, ipak su to bila ona star dobra vremena. A u ono vrijeme bilo je više iskrenih prijateljstva, više zajedničkih druženja, više sretnih trenutaka. Danas se kolege sve više zatvaraju u sebe, zadržavaju probleme za sebe, ne žele da ostali znaju nešto više o njihovoj obitelji, njihovim problemima, njihovim željama....

**Mario, što misliš o trenutnom vremenu u kojem živimo i radimo?**  
Pokušavam razmišljati racionalno i u skladu vremenom u kojem živimo. Na stav prema sadašnjosti u većini nas utječe loša atmosfera puna stalnih prijetnji promjena radnih vremena, prijetnji organizacijskim promjenama i razni drugi pritisci izmišljenih situacija viška radnika koje se plasiraju u radne sredine dovodeći

radnike u zbunjenost i zabrinutost za svoju budućnost. Još više bola činjenica da se kvaliteta obavljenog posla ne vrednuje niti priznaje. Volim posao prometnika i nastojim obaviti posao predano, dobro i kvalitetno a to bih želim prenijeti i na svoje kolege s kojima radim u toku smjene.

**Misliš li da željeznica ima budućnost na ovim našim prostorima i općenito u Hrvatskoj?**

Nažalost u preko dvadeset godina radnog staža koliko imam, željeznica nazaduje u brzini, u održavanju, u ponudi usluga i u ulaganjima. Željeznica ovdje ima budućnost i u samoj tradiciji vožnje stanovnika ovog podneblja ali zato treba odlučujuća strategija koja se neće mijenjati kako se mijenjaju vlade, ministarstva ili uprave. Mi koji radimo u sektoru prometa na regulaciji prometa znamo što treba i kako poboljšati neke stvari ali nas nitko ne pita.

**SPVH je najavio štrajk zbog spora oko kolektivnog ugovora. Na žalost Županijski sud je nepravomoćnom odlukom zabranio štrajk. Tako će za sada radnici HŽ a ostati bez božićnice iako će u Hrvatskoj u većina poduzeća biti isplaćena!**

Još jedan dokaz zablude dva sindikata koji su srljajući potpisali ovakav loš kolektivni ugovor. Nažalost izgleda da će svi radnici HŽI biti robovi njihove zablude i u sljedeće dvije godine važenja

kolektivnog ugovora. Iz tog razloga i za bolju budućnost apeliram na kolege, radnike da razmisle o svojim stavovima i o tome kome daju povjerenje za zastupanje.

**Supruga Ivana također radi kao prometnica vlakova. Kako uskladujete obiteljske obveze?**

Da, supruga Ivana, radi kao prometnica vlakova u kolodvoru Varaždin i velika mi je podrška i u poslu i obiteljskom životu. Uz svakodnevnu brigu za funkcioniranje obitelji velike su nam i obveze prema djeci, sinovima Karlom i Leonom te kćerkama Heleni. Dobro treba uskladiti uz školske obveze i obveze sina Leona koji trenira nogomet i igra za NK Varaždin i sina Karla koji igra nogomet za lokalni klub NK Jalžabet. Više puta kad nas posao obveže pa smo supruga i ja zajedno u smjeni uskače i pomaže šira obitelj.

**Dolazi kraj godine, imaš li kakvu poruku kolegama!**

Raditi i boriti se radi naše opstojnosti. Zajednički se moramo oduprijeti nasrtajima poslodavca na radnike po pitanju radnog vremena, radno pravnih odnosa, zaštite na radu, izmjena propisa i svih ostalih odluka koje se donose odokativnim metodama. Svim radnim kolegama, svim željezničarima želim da im se vrati nada i vjera u bolju budućnost i da im je sretna i bolja Nova godina.



## DIZALICA U ZAPREŠIĆU

PIŠE: Vjekoslav Suton  
FOTO: Vjekoslav Suton

Sadašnji prometnici malo znaju kako se nekad radilo. Napisat ću nešto o tome i pokušati dočarati to vrijeme. Napisat ću tekst o Pomoćnom vlaku I ranga ŽTP-a Zagreb ili jednostavno poznatijem kao Dizalica. U Zaprešiću je bio stacioniran taj vlak. U svom sastavu je imao dvije dizalice, vagone za smještaj osoblja i vagone sa potrebnim strojevima i alatom za rad kod intervencija. Prva i starija dizalica je bila 65 tonska parna dizalica proizvedena u Mađarskoj. Druga 125 tonska dizelelektrična dizalica je proizvedena u bivšem DDR-u. Istu takvu dizelelektričnu dizalicu imao je ŽTP Beograd. To su bile dvije najveće dizalice na JŽ-u. Svi drugi su imali slabije. Ukoliko je bila potreba za nešto težim dizanjem onda su zajedno radile zagrebačka i beogradска dizalica. Konkretno znam da su te dvije dizalice radile nešto u rafineriji Lendava u Sloveniji koja je još tada bila u vlasništvu INA. Bilo je to negdje početkom osamdesetih godina. Dizelelektrična dizalica je još u uporabi. Ona je prije par godina sa svojim kranom udarila u most na Krapini kod Zaprešića.

Parna dizalica se u slengu još nazivala

Mala, dok je dizelelektrična imala naziv Velika. Obje dizalice su bile stacionirane u Zaprešiću. U Zaprešiću je bilo rezalište (kasacija) vagona i lokomotiva. Dizalice su stalno imale svoju lokomotivu na raspolaganju. Uglavnom je to bila parna lokomotiva serije 11. Zašto je parnača bila na dizalici? Iz jednog prostog razloga a to je da je ona bila izvor uglja i vode za parnu dizalicu na intervencijama. Zašto serija 11? Serija 11 je bila relativno dosta jaka pa i za brdske pruge. Osim toga imala je manji osovinski pritisak, mogla je skoro na sve pruge i imala je veliki tender. Negdje početkom osamdesetih je seriju 11 zamjenila serija 33. Zašto? Nije više bilo nijedne ispravne lokomotive serije 11. Dizalice su imale 24 satno pokrivanje sa lokomotivom. Lokomotiva je redovito išla na namirenje 2 puta tjedno u Černomerec TK. Mogla je ići na namirivanje tek kada je maneva dolazila u Zaprešić na rad. Manevra ukoliko je ranije bila gotova ili ništa nije imala raditi nije smjela otići iz Zaprešića dok se parnača nije vratila iz ČR.TK. Osoblje na dizalici je u tjednu od 7-15 sati radilo na rezanju (kasiranju) vagona. Nakon toga su bili u pripremi.

Obje dizalice su bile samohodne. Kod intervencija su se same premještale. Brzina vožnji u vlaku je bila sljedeća: Ukoliko je kran na parnoj dizalici bio u suprotnom smjeru od smjera vožnje najveća dopuštena brzina je bila 45 km/h. Ako je kran bio u smjeru vožnje najveća dopuštena brzina je bila 35 km/h. Dizel električna dizalica je mogla prometovati sa 100 km/h. bez obzira na položaj krana u vožnji. Vožnja dizalica sa podignutim kranom je bila zabranjena osim kod radova. Dizalica je morala biti spremna za otpremu na intervenciju nakon dobivene obavijesti, ljeti za 20 a zimi za 30 minuta. Naredbu za otpremu dizalice izdavao je stariji dispečer PO Zagreb. Danas bi rekli dispečer koordinator. Kada je išla na intervenciju dizalica je imala u prometnom smislu najveći rang. Radi nje su i brzi međunarodni vlakovi stajali. Dosta je problema bilo kada se išlo na neke udaljenije intervencije gdje nije bilo ložionice za parne lokomotive. Znam za jednu takvu intervenciju, mislim da je bilo kod Drivenika. Lokomotiva je morala u Karlovac ići na namirivanje. Radi toga su kasnije parnu dizalicu ostavljali sa parnom lokomotivom u

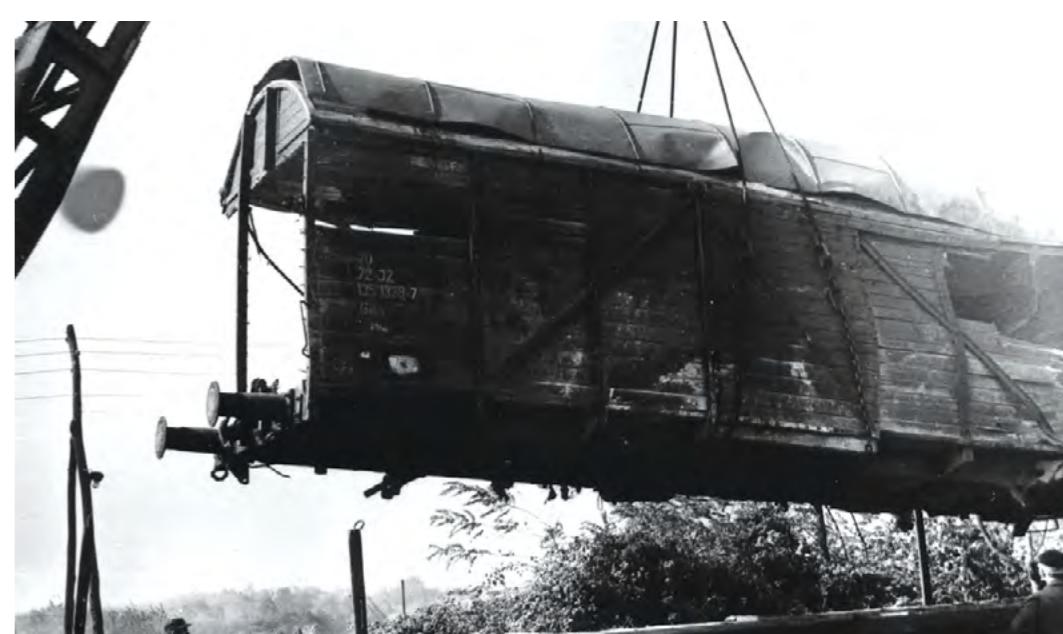
Zagrebu. Ili ukoliko je bilo potrebe i za parnom dizalicom onda su uzeli malo uglja sa sobom. Vodu su mogli putem od svukud uzeti. Inače parna dizalica nije mnogo trošila uglja i vode. U takvim slučajevima je dizalicu vukla dizelka. Tada bi parnača vozila teretne vlakove po čvoru Zagreb ili na relaciji Zagreb-Dobova-Zagreb. Obično je bila na sabirno manipulativnom vlaku Zagreb-Sevnica-Zagreb (55002/55003 i 55004/55003) i vlaku Velenje-Podsused-Zagreb (51417 iz Velenja na kraju vlaka vozio lapor za cementaru).

Kada je i seriji 33 sve isteklo pa nije više bilo ispravnih lokomotiva onda je jedno vrijeme na dizalici bila novosadska lokomotiva 661-250. Kako je i tada bila kronična nestašica lokomotiva istu su uzeli i od tada (od sredine osamdesetih) dizalica je bez lokomotive.

Kod prometovanja PLAVOG VLAKA (kad se vozio TITO ili koji strani državnik) pomoći vlak je sa sporednih kolosijeka premješten na žive kolosijeke. Vlak se izašao prije nego je Plavi vlak ušao na teritorij Hrvatske. Odmah je spremjan bio za polazak. Lokomotiva je postavljena na čelo u susret Plavom vlaku. Ukoliko je Plavi vlak išao u Sloveniju, po prolazu vlaka kroz Zaprešić lokomotiva se premještala sa jednog na drugi kraj garniture. Sad je bila spremna ići iza vlaka. Kada bi vlak napustio teritorij Hrvatske (npr. otisao prema Šamcu, Doboju), pomoći vlak se raspremao i sa živilih kolosijeka opet na svoje kolosijeke odlazio.

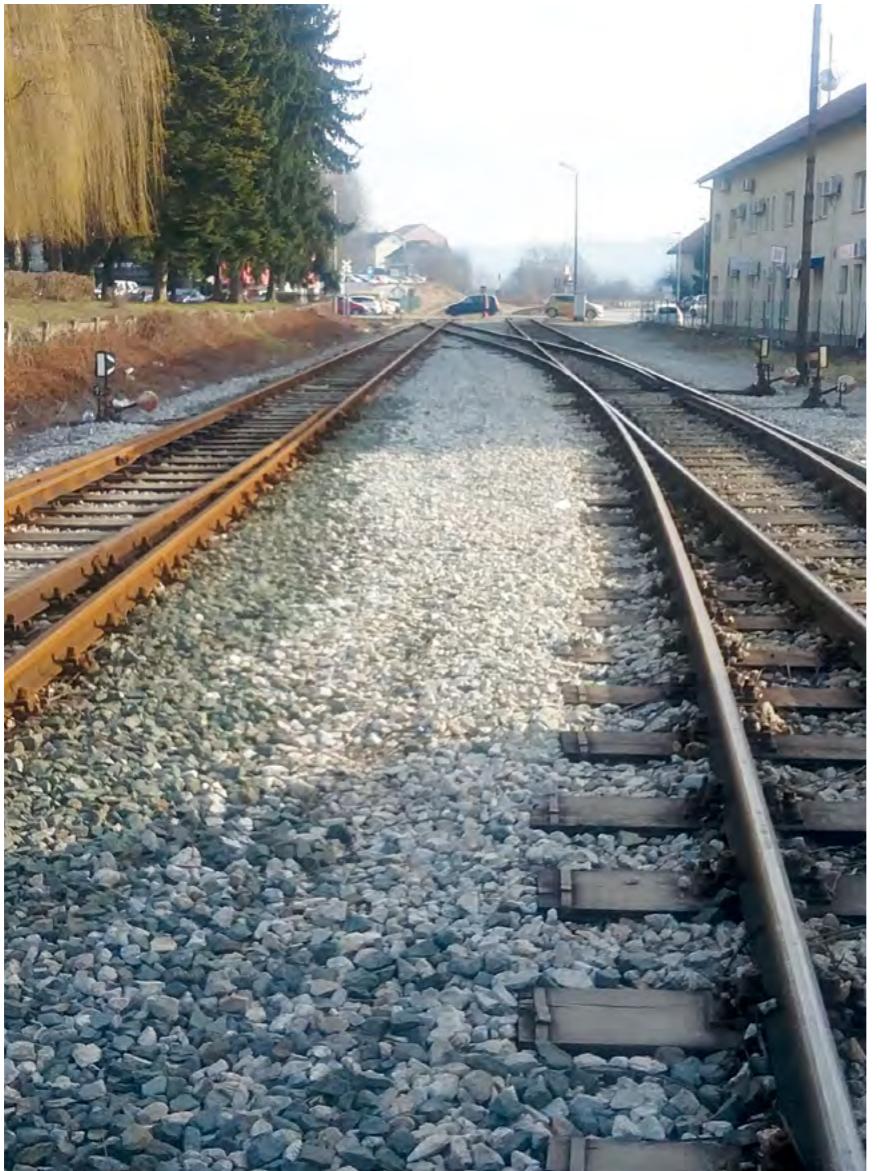
Parna dizalica je kasnije prerađena i ugrađen je dizel motor. Početkom devedesetih je nešto radila u RK i prevrnula se jer nisu stavili protutege. Iza toga nije popravljana nego je otpisana.

Još da napišem kako je novosadska lokomotiva bila na dizalici. Bila je razmjena Zagreba i Novog Sada. Mi smo njima posudili par lokomotiva serije 664 (mislim da su bile 4) a oni nama 661. Njima su trebale lokomotive sa manjim osovinskim pritiskom za neke pruge po Vojvodini. Nama su dobro došle lokomotive sa generatorom pare radi grijanja.



## MODERNIZACIJA PRUGE ZAPREŠIĆ - ZABOK

PIŠE: Milan Kovačić  
FOTO: Milan Kovačić



Ministar mora, prometa i infrastrukture Oleg Butković se je 9. studenog s ravnateljem središnje agencije za financiranje i ugovaranje programa i projekata EU, Tomislavom Petricom te predsjednikom Uprave HŽ Infrastrukture, Ivanom Kršićem, simbolično dovezao vlakom iz Zagreba do Zaboka. Ovdje je potom potpisao ugovor, kojim se HŽ Infrastrukturi dodjeljuje više od 614 milijuna kuna bespovratnih sredstava za provedbu projekta modernizacije i rekonstrukcije željezničke pruge Zaprešić - Zabok. Tim će se projektom obnoviti 24 kilometra željezničke pruge. Čime će se skratiti vrijeme trajanja putovanja te omogućiti uključivanje pruge u prigradski promet Grada Zagreba. Ova dionica pruge ima važnu ulogu u putničkom prometu a nadamo se i u budućnosti u teretnom prometu. Pruga je od regionalnog, a budućnosti i od međunarodnog značaja, a njen je značaj prepoznala i Europska komisija, koja je 19. listopada ove godine odobrila sufinanciranje

projekta. Kroz projekt je planirana i rekonstrukcija kolosijeka poboljšat će se građevinski parametri u skladu sa projektiranom brzinom od 120 km/h. Rekonstruirati će se četiri kolodvora i tri stajališta, uključujući i kolodvor Zabok, gdje će se, uz izgradnju perona i pothodnika, razdvojiti dijelovi namijenjeni putničkom i teretnom prometu. Podignut će se i razina osiguranja na ukupno 15 željezničko - cestovnih prijelaza, izgradit će se pet mostova, od kojih su četiri željeznička, a jedan cestovni. Kroz projekt će se na svim kolodvorima i stajalištima uvesti vizualni i audio sustav te video nadzor. Na dionici će se ugraditi novi signalno-sigurnosni i telekomunikacijski uređaji te uređaji daljinskog upravljanja prometom. Uz kolodvore i stajališta trebalo bi izgraditi i parkirališta za automobile, a smještajem postaja javnog autobusnog prijevoza uz željezničke postaje, omogućit će se bolja povezanost, a time i građanima jednostavnija i brža putovanja. To je najveća pojedinačna investicija državne razine u Krapinsko - zagorskoj županiji od kada ona postoji. Zagorce zanima što će biti sa inicijativom tri župana Čačića, Posavca i Kolara da brza pruga Čakovec - Varaždin - Zabok bude dio međunarodnog koridora. Ako dođemo s elektrifikacijom pruge samo do Zaboka napravili smo jedan veliki iskorak, ali nismo do kraja završili posao. Ministar Oleg Butković je najavio radove na projektu modernizacije pruge za početak iduće godine. Završetak radova predviđa se 2020. godine, kada će novom prugom, na radost i zadovoljstvo svih građana Zagorja proći prvi elektromotorni vlakovi.



## ISTA PRIČA

PIŠE: Tomislav Tonković  
FOTO: Tomislav Tonković

**Scenarij 1:** direktor ulazi u svoju kancelariju, dočekuje ga tajnica i kava na stolu. Kaže direktoru nešto je hladno jutros u uredu, pojačajte malo taj termostat da bude toplije?

**Scenarij 2:** prometnik vlakova dolazi u smjenu, dočekuje ga kolega iz noćne, nema kave na stolu. Kaže prometnik 1 - nešto je hladno jutros u prometnom uredu? Odgovara prometnik 2 - Da, hladno je, smrznuo sam se noćas, nema drva već dva dana. Prvi scenarij je izmišljen ali mislim da možda i nisam daleko

od istine, drugi scenarij se upravo odigrava u kolodvorima na Ličkoj i Riječkoj pruzi, koji nemaju sreću da se griju na lož ulje ili plin.

Temperature su dobrano pale ispod nule a električna grijalica (koja od 3 spirale ima ispravne samo 2) može zagrijati samo 1 metar prostora oko sebe. Kažu - drva samo što nisu stigla! Ista priča svake godine.

Zar je toliki problem raspisati natječaj za drva za ogrjev u mjesecu svibnju ili lipnju? Pa onda ima vremena za provesti natječaj, za ponavljanje natječaja, za rokove za žalbe,

mirovanje i sve ostalo. Tada imaju vremena kad drva stignu u kolodvore da se osuše, spreme i slože, pripreme za zimu.

U Službi za nabavu sistematizirana su radna mjesta koja se zovu šef službe, viši stručni suradnik za obradu ugovora, voditelj grupe, specijalista javne nabave...

Nazivi za poželjeti! Oni vjerojatno kada im je hladno u uredu samo pojačaju termostat jer je očito da odrvima nemaju pojma i ne misle o njima.

A mi? Gdje je naš termostat?



## VRIDNE RUKE

PIŠE: Ante Kunčić  
FOTO: Ante Kunčić

U kolodvoru Perković zatekli smo radnike na izmjeni laminatnog poda u prometnom uredu. Na žalost, nisu to radnici iz neke tvrtke specijalizirane za ovaj posao već su to prometnici vlakova kolodvora Perković. Kada se vlasnik ne želi pokrenuti jer ga zapravo i nije briga kakvi su naši uvjeti rada onda sami radnici preuzimaju inicijativu u svoje ruke. Tako je slučaj i ovdje. Ispod komandnog stola se stvorila rupa pa su radnici doslovno padali sa stolicama a svako malo mijenjaju se kotači na ergonomskim stolicama. I ovom prilikom pokazali smo poslodavcu koliko je malo rada i materijala potrebno kako bi se radni prostor uredio i pretvorio u ugodan, kakav bi zapravo i trebao biti. U razgovoru s kolegama rečeno nam je da ovo nije izolirani slučaj da radnici sami popravljaju svoj radni prostor već se to radi svugdje pa je isto bilo i sa laminatom u kolodvorima Unešić, Ražine i Šibenik. Iako ovaj posao nije odradila profesionalna firma moram priznati da je ove majstore teško nadmašiti.



## Ubojstvo u Orient Expressu, Murder on the Orient Express, 2017.,

redatelj Kenneth Branagh

PIŠE: Robert Jukić  
FOTO: ustupio Blitz

Roman 'Ubojstvo u Orient Expressu' (1934.) najpoznatije spisateljice krimiča Agathe Christie imao je nekoliko filmskih ekranizacija, od kojih je najnovija došla i u hrvatska kina. Redatelj filma, koji ujedno glumi i Herculea Poirota, poznat je prvenstveno po ekranizacijama Shakespearovih djela kao što su 'Hamlet' (1996.) i 'Macbeth' (2013.), ali i po filmovima različitih žanrova, među kojima je akcijski SF 'Thor' (2011.). U 'Ubojstvu u Orient Expressu' pojavljuje se još niz drugih poznatih glumačkih zvijezda kao što su Judi Dench, Michelle Pfeiffer, Johnny Depp, Penelope Cruz, Willem Dafoe i Derek Jacobi. Hercul Poirot putuje iz Istanbula Orient Expressom, i kao i uvjek, nade se u središtu zbivanja, a to je naizgled nerješivo ubojstvo. U vlaku zametenom snježnom lavinom negdje između Vinkovaca i Slavonskog Broda u planinskom području (film se držao literarnog predloška, a spisateljica je u odnosu na zemljopisnu kartu koristila autorsku slobodu), tijekom noći ubijen je jedan putnik. U vagonu je osim Poirota bilo još dvanaest putnika, a svaki od njih je sumnjiv jer je imao motiv za ubojstvo... Specijalni efekti filma ostvareni računalnom animacijom ostvaruju dojam kao da se radi o visokobudžetnom proizvodu holivudske industrije. Kenneth Branagh, međutim, iako veliki glumac, nije najuspješniji u interpretaciji belgijskog detektiva koji upotrebom 'malih sivih stanica' rješava složene slučajeve. S velikim brkovima, razmetljiv i akcijski nastrojen, manje je uvjerljiv od suzdržanijih Poirotovih inaćica. Spomenimo bolju i spektakularniju verziju 'Ubojstva u Orient Expressu' iz 1974. godine u režiji Sidneyja Lumeta s onovremenom zvjezdanim glumačkom ekipom glumaca, među kojima su bili Albert Finney (dobar kao Herucle Poirot), Laureen Bacall, Martin Balsam, Ingrid Bergman, Jacqueline Bisset, Jean-Pierre Cassel, Sean Connery, John Gielgud, Anthony Perkins, Vanessa Redgrave, Richard Widmark, Michael York... Odlično producirana i realizirana je i televizijska verzija 'Ubojstva u Orient Expressu' u režiji Philipa Martina (3. epizoda 12. sezone), snimljena u okviru serijala 'Poirot' (14 sezona! Od 1989. do 2013.) koju smo mogli gledati (i još uvijek gledamo) na hrvatskoj televiziji, a u kojoj Herculea Poirota glumi izvrsni David Suchet, glumac koji je najbolje proniknuo u lik suzdržanog ali samouvjerenog detektiva koji je iz Belgije kao izbjeglica krajem Prvog svjetskog rata došao u Veliku Britaniju, gdje se etablirao kao privatni detektiv.

# SE BUM VAS TUŽIL!

*u skretanje by nenad katanich*



ZNAO JE  
DA AKO BUDJE  
DALJE SLUŠAO  
SAMO ĆE MU  
RASTI TLAK, A  
PADATI ŠEĆER,  
A JEDVA JE  
JESENAS  
PROŠAO NA  
LIJEČNIČKOM.  
E BARTOLE,  
BARTOLE...

Bartol je pažljivo sipao petrolej u kantice. Pazio je da mu nimalo ne iscuri, jer od smrada koji se širi kroz šuplje zidove bloka, neće moći disati. U glavi mu odzvanja još razgovor sa Jamezdinom sindiklaczem, koji je došao na oglasnu staviti papir da od božićnice i prijevoza za prosinac - ništa.

Bartol ga je promatrao. Inače rječiti Jamenzdin, sada je šutio kao zaliven. I jedva čekao da ode iz bloka. Čak i nije iskoristio priliku da oplete o ostalim sindikatima - onima koji nisu potpisali ugovor i tako spasili radnike da ne ostanu bez kolektivnog ugovora i njegovih blagodati.

-Kak, to Kurtović, Jamezdin, da ne bu prijevoza za prosinec - ljudit i zbumjen je Bartol.

- A tak, po kolektivnom ugovoru u prosincu - nema. Jer jedna mjesec u godini ne radiš...

-Kak ne delam, pa ove godine sam bil devet dani na godišnjem, i onda su me digli... A znaš koliko me košta

doći iz mog sela - Mrzlog Brega nema prijevoza. Zima je da idem biciklinom, od općinskog mesta ima bus, ali ne kad ja trebam... A gorivo i mehaničara moram platiti. Moji doma mi ne veruju da ne bu niš od penezi... misle da nekaj mutim...

Jamezdinu se samo žurilo. A i tako ga je Ivez čekao da idu na svoju uobičajenu kavu i nešto kratko.

Bartol je bio zbumjen, ali i ogorčen. Opet se kola lome na malom čovjeku. Jamezdin je pokušao vrdati kako se vrše pregovori u dobroj vjeri, pa nije ni poslodavac bez srca, samo su visoki krediti koje firma mora vraćati. Da će njegov sindikat ipak nešto učiniti, za

razliku od onih drugih, koji samo ..

Bartolu je bilo dosta. Iako je Jamezdin pričao on ga više nije slušao. Znao je da ako bude dalje slušao samo će mu rasti tlak, a padati šećer, a jedva je jesenás prošao na liječničkom. E Bartole, Bartole... mrmljao je sam sebi u bradu, više ne doživljavajući Jamezdinga pored sebe. Jamezdin je iskoristio priliku iz zbrisao jer se na vratima pojавio Donat, pomoćnik šefa kolodvora koji je bio u obilasku. Donat je upravo jeo jabuku s velikim zadovoljstvom. Kao i obično, od lijepo prodavačice preko puta kolodvora u marketu kupio je vrećicu jabuka. Ona mu je još, uz zagonetni polu-smiješak, dala još jednu jabuku. To je bila ta koju je upravo jeo. Srećom, misli je ne moram je častiti od božićnice, kako je obećao - jer božićnice neće biti. Na žalost, ona je rekla da možda niti nije neće biti, ljuta zbog Donatove škrrosti, a i krajem godine joj ističe ugovor o radu.

-Šefe, jel' gotofa šihterica za potli

20.?

- Nije Bartole, nije, kaže šef da mu je Ivez rekao da se čeka da se vidi bu ili ne bu štrajka.

- A kaj bum ja? Treba frknuti gujde, odojke, svi čekaju da im kažem kad, a ja ne znam?!

- Ne mogu ti pomoći Bartole, možda večeras nešto dobijem, pa me nazovi - odgovara Donat preko volje grizući zadnje ostatke jabuke - sve do peteljke i sjemenki kako ništa ne bi propalo.

- Kak, u mom Mrzlog Bregu obično navečer nema signala za mobitele, a svi me čekaju. Kak ?

Kratko i odsječeno, Donat odogori: „Ne zna, Bartule, snađi se.“ I ode van. Bartol se vrati do sudopera i čiste cilindre za lampe polako nosi u susjednu prostoriju gdje mu je petrolej i kantice. Polako i sve ljući klima gladom i mrmlja u bradu, jedino ono što je zagorskom mužku, potomku kmetova:

„Se bum vas tužil!“



