

VIJESTI SINDIKATA PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE

NA PERONU



OŽUJAK 2018.

PRIČA IZ BAKUA
LEKCIJA O OMETANJU

**MOŽE LI SE UNIŠTITI
HŽ INFORMATIKA**
IDE TO PO POZNATOM
SCENARIJU

MUSA PUSA I MIMA ŠIŠ
O ETICI U HŽI

NAŠ RAZGOVOR

BILI JEDNOM NA ŽELJEZNICI
IVAN JUDI

**SRETAN
USKRS**





PJESMA O NEIMANJU VREMENA

Dođeš čovjeku na par minuta,
a on nema vremena ni za sebe ni za tebe.

Tko nam to krade vrijeme?

Posao? Brige? ...

Strah nam je ukrao vrijeme!

Strah da ćemo biti prikraćeni, da će nam ostati
manje od života.

Strah od našeg malog „ja“.

Čovjek koji vidi samo ono što
mu nedostaje i ono što nije
postigao, taj nikada neće imati vremena.

Onaj koji je se zadovolji sobom
i onim što posjeduje taj će uvijek
naći vremena za sebe i za tebe.

autor nepoznat

(objavljeno 20. studenoga 2016., Župni listić župe i svetišta sv. A.
Padovanskog, Zagreb, Sveti Duh)

BROJ 74 ožujak 2018.

IMPRESUM

SURADNICI

Glavni urednik
Anto Iličić

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

Fotografije
SPVH

Naslovnica
Ivan Judi, umirovljenik

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
pixsela.

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



ZAPOŠLJAVANJE IZVRŠNIH RADNIKA

PJE: SPVH
FOTO: SPVH



Pismo članovima uprave HŽI- traži se 5. ožujka 2018.

Smanjivanjem broja izvršnih radnika, bez modernizacije, dovedeni smo u trajno nepovoljnu situaciju: moramo održavati propisane tehnološke procese i operacije, a kako nema dovoljnog broja izvršilaca radnici su prisiljeni raditi prekovremeno, ne koristiti godišnji odmor i sl. Tako se dogodilo da je u 2018. preneseno više od 40% GO iz 2017. Kako se broj radnika neće promijeniti, tako će problem nedostatka radnika samo rasti i eskalirati. Ovakvo ponašanje državne tvrtke je nedopustivo.

Ovakvim načinom rada direktno utječete na sigurnost prometa; radnici nemaju dovoljno vremena odmoriti se, tako da se sve učestalije

javljaju greške koje, samo je pitanje dana, mogu postati kobne.

Kao razumne i odlučne, te najodgovornije ljudi Hrvatskih željeznica upozoravamo Vas da u Prometnim poslovima redovito mjesечно nedostaje 251 izvršitelj. Radnici su na rubu izdržljivosti.

Ne manje važno je da plaćajući prekovremeni rad Vi proizvodite povećani trošak za HŽ Infrastrukturu u iznosu od 3,4 milijuna kuna mjesечно. Naprotiv, zapošljavanjem nedostajućih radnika taj trošak bi prepovoljili, odnosno, redoviti rad istog broja radnih sati plaća se za manje od 50% jer novozaposleni radnici nemaju uvećanja za minuli rad, a radnici HŽI koji ostvaruju prekovremeni rad imaju najmanje 15% uvećanje za minuli rad uz pripadajući dodatak od 50 % na cijenu sata rada.

Još važnije je HŽI će tek na taj način omogućiti radnicima korištenje GO u skladu sa ZOR-om.

Koliko nam je poznato, ne postoji nikakvo ograničenje koje bi bilo prepreka da Vi kao Uprava HŽI odmah donesete odluku i pokrenete postupak prijema potrebnog broj radnika na određeno vrijeme i time kvalitetno riješite spomenuti problem.

Očekujemo da nas izvestite o poduzetome.

SINDIKAT PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE
UNION OF CROATIAN TRAIN DISPATCHERS

broj: A/18-3/2018.
U Zagrebu, 5. ožujka 2018.

HŽ Infrastruktura d.o.o.
Uprava
članovima uprave

predmet: Zapošljavanje izvršnih radnika – traži se

Poštovani članovi uprave,

koristimo priliku upozoriti Vas da smo na iskustvu 2017. godine utvrdili da nam u procesima nedostaje slijedeći broj izvršnih radnika:

RADNO MJESTO	CENTAR	ISTOK	JUG	SJEVER	ZAPAD	UKUPNO
čuvar žcp-a	4		6	1	11	
manevrist	18		10	7	35	
nadzorni skretničar		1	1			2
prometni dispečer	2					2
prometni telegraf-telepr.	4					4
prometnik vlakova	31	13	19	18	20	101
rukovatelj manevre	7		4	2	13	
skretničar	13	8	17	8	6	52
skretničar-kolod. radnik	11	1	3		6	21
skretničar-postavničar					1	1
vlakovoda	8				1	9
UKUPNO	98	23	60	27	43	251

Smanjivanjem broja izvršnih radnika, bez modernizacije, dovedeni smo u trajno nepovoljnu situaciju: moramo održavati propisane tehnološke procese i operacije, a kako nema dovoljnog broja izvršilaca radnici su prisiljeni raditi prekovremeno, ne koristiti godišnji odmor i sl. Tako se dogodilo da je u 2018. preneseno više od 40% GO iz 2017. Kako se broj radnika neće promijeniti, tako će problem nedostatka radnika samo rasti i eskalirati. Ovakvo ponašanje državne tvrtke je nedopustivo.

Ovakvim načinom rada direktno utječete na sigurnost prometa; radnici nemaju dovoljno vremena odmoriti se, tako da se sve učestalije javljaju greške koje, samo je pitanje dana, mogu postati kobne.

SINDIKAT PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE
UNION OF CROATIAN TRAIN DISPATCHERS

Kao razumne i odlučne, te najodgovornije ljudi Hrvatskih željeznica upozoravamo Vas da u Prometnim poslovima redovito mjesечно nedostaje 251 izvršitelj. Radnici su na rubu izdržljivosti.

Nije važno je da plaćajući prekovremeni rad Vi proizvodite povećani trošak za HŽ Infrastrukturu u iznosu od 3,4 milijuna kuna mjesечно. Naprotiv, zapošljavanjem nedostajućih radnika taj trošak bi prepovoljili, odnosno, redoviti rad istog broja radnih sati plaća se za manje od 50% jer novozaposleni radnici nemaju uvećanja za minuli rad, a radnici HŽI koji ostvaruju prekovremeni rad imaju najmanje 15% uvećanje za minuli rad uz pripadajući dodatak od 50 % na cijenu sata rada.

Još važnije je HŽI će tek na taj način omogućiti radnicima korištenje GO u skladu sa ZOR-om.

Koliko nam je poznato, ne postoji nikakvo ograničenje koje bi bilo prepreka da Vi kao Uprava HŽI odmah donesete odluku i pokrenete postupak prijema potrebnog broj radnika na određeno vrijeme i time kvalitetno riješite spomenuti problem.

Očekujemo da nas izvestite o poduzetome.

S poštovanjem!



Marko Gašpar
predsjednik SPVH


na znanje:

Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture
Oleg Butković, ministar

NO HŽI
Ivan Miloš, predsjednik NO



PRIČA IZ BAKUA

PISÉ: Damir Perković
FOTO: SPVH

Možete li, drage kolegice i kolege, zamisliti sastanak jedne uprave - one HŽ Infrastrukture - na kojem se govori o potrebama putnika i o tome što učiniti kako bi putnicima olakšali život? Teško, zapravo nezamislivo. Još do jučer smo imali upravu HŽ Putničkog prijevoza kojoj je do putnika stalo otprilike kao i Victoru Orbanu do sirijskih izbjeglica - s tom razlikom što sirijske izbjeglice Victoru nisu donosile novac, a putnici HŽPP-u - osim što su, jadni, plaćali kartu, još i nekih zamalo pola milijarde kuna upumpavali kroz državni proračun. A upravina briga je bila - kako potrošiti novac! E sad, mora se reći, da su oni takvi kakvi jesu (Loleki iz bivše uprave i njihovi pomagači i pomagačice), vrlo se dobro uklapali u poimanje željeznice kakvo prevladava u rukovodstvu HŽ Infrastrukture. U normalnim željeznicama (da

ne kažem, državama) poimanje željeznice izgleda otprilike ovako - mi smo tu radi potrebe za prijevozom roba i ljudi. U HŽ Infrastrukturi (a do jučer i u HŽ PP-u) to poimanje željeznice je malo okrenuto naopako pa otprilike zvuči ovako - putnici (i roba) su izmišljeni kako bi smo mi mogli parazitirati. Ovdje se mora dodati da se Uprave u HŽI mijenjanju - odlaze i dolaze - no neki su ljudi konstanta i upravo oni stvaraju ovo nakaradno poimanje po kojem je dragi Bog izmislio putnike samo zato da bi - primjerice - izvjesni R. A. složio svoje izvješće o mreži po kojem on i firma koja je po njemu središte svemira ne mogu biti odgovorni ama baš za ništa.

Kruži priča da je na jednom sastanku u Ministarstvu prometa narečeni R.A. iz petnih žila pokušao spriječiti da se nova pruga Sv. Ivan Žabno-Gradec u Gradecu spoji

na postojeću prugu Koprivnica-Zagreb i tako se omogući za 100.000 ljudi lakši i brži dolazak u Zagreb. Pa je prvo temperao da je to jako skupo, a kada mu je rečeno da „novaca ima“ onda je - priča se - nabacio filozofsku raspravu u kojoj je, pazite sad ovdje, rekao da ako budu spajali prugu na postojeću da će tokovi tereta iz riječke luke preći u luku - Baku! Možda bi dan ili dva zatvora i bili problem, možda bi stvarno radi dan ili dva tereti pobegli iz riječke luke, ali - jedini problem je što ne mogu pobjeći u Baku jer - Baku je na Kaspijskom jezeru a ne na moru! Ova zgoda najbolje oslikava stanje svijesti u rukovodstvu druge linije zapovijedanja u HŽI - RADITI SVE DA SE NE RADI NIŠTA - pa makar pri tome pokazali i svoju elementarnu nepismenost iz geografije (i ne samo geografije). Kako sada stvari stope, R. A. i ekipa oko njega će i

ovaj put napraviti - oprostite na izrazu - magarce i od svoje Uprave i od resornog ministra jer, navodno, poslušat će ministra i ugraditi skretnicu ali - neće omogućiti vožnju vlakova!? Iz ovoga se, dakle, najbolje vidi kako i R. A. i svi oni dugovječni likovi iz druge linije zapovijedanja HŽI poimaju stvari - potrošit ćemo novce, čak i poslušati ministra, ali - bit će po našem pa vlakovi tom prugom neće voziti! Nek' se zna da ministri i uprave dolaze i prolaze, a oni su ti koji ostaju i odlučuju!

Po prugama se kopa više nego li je kopala Austro-Ugarska. Od Zagreba do Rijeke je tako dvadesetak laganih vožnji, a od tih 20-ak barih je 10 - zbog farbanja mostova koji su se prestali farbat u listopadu i tek će početi u travnju - ali lagane su tu i nikome, ali baš nikome, nije palo na pamet da ih makne. Vozni red je u takvoj situaciji samo fikcija koja služi da bi putnike još više nasekirala. Vlak je iz Zagreba do Rijeke zadnji put došao redovito tamo negdje 1995.godine, taman prije nego li su neki započeli svoj streloviti uspon na hijerarhijskoj ljestvici željeznice, a među njima i onaj koji nema pojma o geografiji. Brzi vlak iz Vinkovaca za ... čeka u ... 12 minuta - teretni vlak (nije HŽ Cargo!). Putnički iz Zagreba za ... čeka u ... 39 minuta - teretni (ne, nije HŽ Cargo). I tako iz dana u dan... Željezničari, oni mali, na terenu, se među sobom sve više raslojavaju i počesto svađaju, no - prilično sam siguran da onaj prometnik u ... nije na svoju ruku poslao Train-Hungary teretnjaka da zamlati ... dvanaest minuta, ili onaj iz ... sigurno nije s voljom i bez naredbe poslao teretnjaka da ubije ... gotovo 40 minuta. To je, naprosto, postao sustav u kojem -

nema sustava! A u sustavu u kojem nema sustava - najlakše je mutiti! Danas bilo koji brzi vlak može negdje doći redovito samo ako je ispunjen jedan od uvjeta - ili da se u njemu vozi najmanje savjetnik uprave HŽI ili da netko od onih koji se voze u vlaku ima broj nekog od članova Uprave HŽI. Sve ostalo je lutrija.

Desetogodišnji PSO ugovor za HŽ Putnički prijevoz je nasušna potreba, a koju druga linija zapovijedanja (predvođena već narečenim znalcem zemljopisa Kaspijskog jezera) pokušava mirirati. Zašto? Teško je u ovom trenutku argumentirano dokazati,



ali ako je suditi po njihovom ponašanju prema nacionalnom teretnom operateru, bit će da prilično navijaju i za privatne putničke operatere koji bi se mogli pojavit 2021. pa bi samo radi njih - bilo dobro da HŽPP nema desetogodišnji PSO-ugovor. Istina, ukoliko postojeća Uprava HŽPP ne udalji (ovdje se misli na puko fizičko udaljenje iz sustava) svoju drugu liniju zapovijedanja koju je naslijedila od prethodne Uprave, a koja je pak uništila HŽPP, nikakva promjena razmišljanja u HŽI neće pomoći, kao ni 10-godišnji PSO-ugovor. No, nevezano uz to, problemi koje HŽI radi željezničkom putničkom prijevozniku u Hrvata pri pokušaju zaključivanja PSO ugovora su prilično veliki, a argumenti koji se daju su - smiješni. Pa tako,

HŽI tvrdi (odnosno onaj što nema pojma gdje je Baku) da HŽI nije odgovorna niti za jedno zakašnjenje, kao da nema svih onih laganih vožnji, svih onih teretnih vlakova privatnih prijevoznika koje načekivaju putnički vlakovi... Je li ovdje, stvarno, netko lud!? Na djelu je, to je posve vidljivo, operacija uništavanja hrvatskih prijevoznika od strane određene epipe u HŽI koja to radi iz njoj poznatih razloga (mi o njima za sad možemo samo naslućivati). Takva politika će, osim što će vjerojatno napuniti džepove određenih u HŽI, dovesti i do uništavanja niza pruga u Hrvatskoj na kojima privatni prijevoznici (danas teretni, a već 2021. i putnički) neće željeti voziti jer - bitne su samo koridorske pruge za koje su zainteresirani privatni prijevoznici

tereta i u prijevozu putnika zagrebački prsten na kojeg je već DB ili već netko bacio oko pa mu treba pripremiti teren; na ostalim prugama prometa će biti dok žive nacionalni prijevoznici, a kad ih ekipa iz HŽI uspije „udaviti“ one će u potpunosti zamrijeti. To će, osim što će dodatno unazaditi Hrvatsku kao zemlju, uništiti i mnoga radna mjesta - ne samo kod prijevoznika, nego i u HŽI. A sve zato jer netko, očito, ima osobne koristi! I zato, vi radnici HŽI iz Belog Manastira, Našica, Golubovca, Gospića, Šibenika, Bjelovara, Daruvara, Požege i ostalih dijelova RH, razmislite je li ovo što radi rukovodstvo HŽI u vašem interesu ili, možda, oni pilaju granu na kojoj svi zajedno sjedimo?



HŽ Infrastruktura d.o.o.																			
IST - Informacijski Sustav Transporta - Plan prometa																			
Izvorno	Osvježi	Izlaz	Detalji	PV uvoz	Uputa	Odjava													
Korisnik: Glavni planer teretnog prijevoza (12.01.2018 / 03.01)																			
Vlak	V	Status	Odlaz	+/-	Polazni kolodvor	Krajnji kolodvor	Vrsta	Tež p/s	Duž p/s	Napomena	IP	PRE	RJD	C	S	V	Z	J	I
65991	<input type="checkbox"/>	ne voz	06:01		SLAVONSKI BROD	VELIKA	Ter	2000 / 2000	375 / 375										0
67720	<input type="checkbox"/>	ne voz	06:05		Vrsiđa-Varaždin Ird	VARAŽĐIN	Ter	500 / 500	325 / 325										0
69620	<input checked="" type="checkbox"/>	voz	06:05		Vrsiđa-Varaždin Ird	VARAŽĐIN	Lok	0 / 0	0 / 0										0
69283	<input type="checkbox"/>	ne voz	06:10		CAPULJINA	PLOČE	Lok	0 / 0	0 / 0										0
61002	<input checked="" type="checkbox"/>	voz	06:19		SLAVONSKI BROD	RUKA BRAJDICA	Ter	2000 / 2000	525 / 525										0
62130	<input type="checkbox"/>	ne voz	06:20		BAKAR	ŠAPJANE	Ter	800 / 800	317 / 317										0
69700	<input checked="" type="checkbox"/>	voz	06:22		KOPRIVNICA QR	KOPRIVNICA	Lok	0 / 0	0 / 0										0
69501	<input type="checkbox"/>	ne voz	06:30		SISAK CAPRAG	SISAK	Lok	0 / 0	0 / 0										0
69351	<input type="checkbox"/>	ne voz	06:30		ZAGREB REŠENIK	SEŠVETE	Lok	0 / 0	0 / 0										0
69650	<input type="checkbox"/>	ne voz	06:39		VARAŽĐIN	ČAKOVEC	Lok	0 / 0	0 / 0										0
62004	<input checked="" type="checkbox"/>	voz	06:48		KARLOVAC	RJEKA	Ter	1204 / 1204	373 / 373										0
66591	<input type="checkbox"/>	ne voz	06:48		VINKOVCI	TOVARNIK	Ter	2000 / 2000	505 / 505										0
66841	<input type="checkbox"/>	ne voz	07:00		VIROVITICA	ČAČINCI	Ter	1000 / 1000	443 / 443										0
66761	<input type="checkbox"/>	ne voz	07:05		VARAŽĐIN	KOPRIVNICA	Ter	2000 / 2000	525 / 525										0
63111	<input type="checkbox"/>	ne voz	07:10		RJEKA BRAJĐICA	ŠKRLJEVO	Ter	453 / 453	320 / 320										0
69503	<input type="checkbox"/>	ne voz	07:13		ZAGREB RANŽERNI KOL	SISAK CAPRAG	Lok	0 / 0	0 / 0										0
65700	<input type="checkbox"/>	ne voz	07:15		ZAGREB ZAPADNI KOL	SAVSKI MAROF	Ter	1000 / 1000	470 / 470										0
69025	<input type="checkbox"/>	ne voz	07:19		RJEKA	RUKA BRAJDICA	Lok	0 / 0	0 / 0										0
65713	<input type="checkbox"/>	ne voz	07:20		VARAŽĐIN	ZABOK	Ter	764 / 764	225 / 225										0
45800	<input type="checkbox"/>	ne voz	07:24		SUD	SLAVONSKI BROD	Ter	1800 / 1800	585 / 585										0

MOŽE LI SE UNIŠTITI HŽ INFORMATIKA?

PJE: SPVH
FOTO: SPVH

Nedavni tragični događaj na putnom prijelazu kod Duge Rese još je jednom ukazao na nemar, nestručnost i neprofesionalni pristup rješavanju problema i važnih odluka u HŽ Infri. Razlog tome je i taj što na odgovornim ključnim mjestima na kojima se odlučuje, sjede nedovoljno stručni ljudi. Još je tragičnije ako se njihova nedovoljna kompetentnost odražava na urednost, a posebno na sigurnost odvijanja željezničkog prometa.

No i u ostalim dijelovima odvijanja poslovnih procesa unutar HŽ Infre prisutna je takva nedovoljna kompetentnost pri donošenju odluka. Vrlo dobar primjer za to je i neadekvatna suradnja dviju tehnoloških službi (Prometni poslovi, i Pristup infrastruktu), sa sektorom HŽ Informatike, a sve uz blagoslov uprave.

U razgovoru s nekoliko HŽI zaposlenika, dobrih poznavatelja događanja i u HŽ Informatici i oko nje, dobili smo sljedeća saznanja:

u razvojnom odjelu HŽ Informatike (programeri i projektanti) radi 12-tak zaposlenih stručnih ljudi, podijeljenih, uvjetno rečeno, na ekipu A i ekipu B. Ekipa A održava glavninu postojećih tehnoloških informatičkih aplikacija (IST - Informacijski sustav transporta, NTR - Naručivanje i otkazivanje trasa vlaka, povezanost istih s aplikacijom Roman Anywhere, Efekt rada vlakova, Efekt rada pruga...), dok ekipa B održava uglavnom aplikacije koje nisu usko tehnološke naravi (Evidencija izvanrednih događaja, ERV - evidencija radnog vremena, Registr HŽ infrastrukture (u izradi), aplikacija baze podataka elektrotehničkih poslova...).

Obje razvojne ekipе solidno tehnološki vladaju svojim informatičkim razvojnim alatima, a količinom ljudi zadovoljavaju potrebe HŽ Infre. Ekipa A je od početka razvijala tehnološke aplikacije, i kroz niz godina bavljenja takvim razvojem, izvrsno je ovladala, osim tehničkih, i tehnološkim znanjima, koja u izradi aplikacija

te vrste znatno pridonose kvaliteti i brzini izrade istih. S druge strane razvojna ekipa B, također vrsna u svojem setu razvojnih alata, znatno je slabije ovladala željezničkom tehnologijom, jer je njihova aktivnost bila na drugim (pratećim) aktivnostima (financije, kadrovi, itd).

Razvojna informatička platforma ekipa A, bazirana na alatima firme UNISYS, je programski jezik mapper (izvorno), te njegova moderna verzija COOLICE, dok je platforma ekipa B, bazirana na alatima firme Microsoft, skupina je tzv. DOT.NET alata. Obje razvojne platforme su po mogućnostima (a posebno potrebama koje ima HŽ Infra) podjednakih tehničkih mogućnosti, objema se razvijaju moderne web aplikacije, obje koriste suvremene skriptne jezike i obje koriste suvremene baze podataka poput MS SQL-a ili Oracle-a. Prednost COOLICE razvojnih alata je u jednostavnijem korištenju istih, što dovodi do znatno brže izrade podjednako složenih i kvalitetnih aplikacija naspram DOT.

NET alatima, što uz osjetno bolje poznavanje tehnoloških, za izradu programa vezanih za to područje prednost svakako ima ekipa A.

Danas se svi slažu, i struka i razvojni timovi, da je postojeća IST aplikacija zastarjela u nekim aspektima i da svakako HŽ Infri treba nova moderna IST aplikacija. Prema dosadašnjoj uhodanoj praksi HŽ Informatika je očekivala da će ostala dva tehnološka sektora od nje i zatražiti izradu iste. Na žalost, takav zahtev ne samo da je izostao, nego ti sektori nikad nakon izrade postojećeg IST-a, nisu na papir stavili ni postojeće i potrebne nove funkcionalnosti takve eventualne aplikacije. Zadnjih par godina su tražene neke druge tehnološki orientirane aplikacije poput NTR-a, Plana prometa, međusobnog povezivanja istih i IST-a, te s kupljenim Roman Anywhere-om i iste zahtjeve je HŽ Informatika kvalitetno

i na vrijeme i izradila

Iako od strane struke nije bilo traženo da informatika izradi novu modernu IST aplikaciju, prema iskustvu i neformalnim kontaktima i informacijama razvojni timovi su saznali što bi ista trebala sadržavati:

- NTR, naručivanje i otkazivanje trase

- NTR, naručivanje i otkazivanje trase vlaka
 - IST, informacijski sustav transporta, s novim funkcionalnostima poput evidencije manevriranja vagona u kolodvoru,
 - plan prometa
 - obrasci vlaka Se-1 i Se-2
 - evidencija laganih vožnji i zatvora pruga i kolodvora
 - kolodvorske evidencije i dnevnići

Kako je od svega pobrojanog većina već izrađena vlastitim suvremenim alatima (u formi web aplikacija), otprilike dvije trećine svih tih potrebnih aplikacija već postoji u

funkciji (jedino je Plan prometa u fazi testiranja). Za izradu preostalih 1/3 programa prema procjeni ekipe A bilo bi dovoljno 9-12 mjeseci, dok ekipa B procjenjuje njoj potrebno vrijeme za to na oko 15-18 mjeseci (uz uvjet da se postoje novokreirane aplikacije i dalje koriste, tj. da se iste ne pišu iznova).

No sad dolazimo na najinteresantniji dio koji pokazuje neprofesionalnost u odlučivanju: uprava ne želi da taj nedostajući dio IST-a izradi već provjerena ekipa A, ali ni ekipa B, nego da se - pazite sad - sve, baš sve, i ono već izrađeno suvremenim alatima i provjeroeno u radu, i ono što nedostaje, kroz javni natječaj da nekoj vanjskoj firmi da nam izradi. Kroz iskustvo kupnje sličnih aplikacija do sada (SAP, Roman Planning, Roman Anywhere, ASSET...), cijena takve aplikacije vjerojatno ne bi bila ispod 5-10 milijuna kn, a kasnije i mjesечно

Pregled kretanja vlaka .3003		od 180205 / 0328 stat: 4 vozi do: 72480 ot 1 vo: 9278 2044-020 8											
Kolodvor	Akc	Datum	Sat	Trasa	Kasn	UZ	Brtt	Nett	Vg	Oso	Met		
74460 VARAZDIN-----	form	180205	0213	.3003	..		188	22	4	16	98		
	odla	180205	0328	.3003	..		188	22	4	16	98		
74414 TURCIN-----	dola	180205	0337	.3003	0002	0I	188	22	4	16	98		
	odla	180205	0338	.3003	..		188	22	4	16	98		
74412 NOVI-MAROF----	dola	180205	0359	.3003	0002	ZQ	188	22	4	16	98		
	odla	180205	0359	.3003	..		188	22	4	16	98		
74409 BUDINSCINA----	dola	180205	0420	.3003	..		188	22	4	16	98		
	odla	180205	0423	.3003	..		188	22	4	16	98		
74407 KONJSCINA-----	dola	180205	0432	.3003	..		188	22	4	16	98		
	odla	180205	0433	.3003	..		188	22	4	16	98		
74405 Zlatar-Bistric	dola	180205	0442	.3003	..		188	22	4	16	98		
	odla	180205	0443	.3003	..		188	22	4	16	98		
74403 BEDEKOVCIINA--	dola	180205	0450	.3003	..		188	22	4	16	98		
	odla	180205	0451	.3003	..		188	22	4	16	98		
74307 ZABOK-----	dola	180205	0506	.3003	..		188	22	4	16	98		
	odla	180205	0508	.3003	..		188	22	4	16	98		
74306 VELIKO-TRGOVIS	dola	180205	0520	.3003	0003	VU	188	22	4	16	98		
	dola	180205	0520	.3003	0	1	0I	188	22	4	16	98	
	dola	180205	0520	.3003	0	2	ZQ	188	22	4	16	98	
	odla	180205	0521	.3003	..		188	22	4	16	98		
74304 LUKA-----	dola	180205	0528	.3003	..		188	22	4	16	98		
	odla	180205	0528	.3003	..		188	22	4	16	98		
74301 NOVI-DVORI---	dola	180205	0539	.3003	..		188	22	4	16	98		
	odla	180205	0540	.3003	..		188	22	4	16	98		
74004 ZAPRESIC-----	dola	180205	0545	.3003	..		188	22	4	16	98		
	odla	180205	0546	.3003	..		188	22	4	16	98		
74002 PODSUSED-TVORN	odla	180205	0553	.3003	..		188	22	4	16	98		
74060 ZAGREB-ZAPADNI	dola	180205	0604	.3003	..		188	22	4	16	98		
	odla	180205	0605	.3003	..		188	22	4	16	98		
72480 ZAGREB-GLAVNI-	dola	180205	0608	.3003	..		188	22	4	16	98		
	rasf	180205	0608	.3003	2	AZ	188	22	4	16	98		
					END REPORT						

HŽ Infrastruktura d.o.o.

Naručivanje / otkazivanje trase vlaka

Izbornik
Trase
Pregled
Prijevoznik
O vlaku
Kalendar
Detalji
Posebne odrednice
Uslužni objekti

Namjena, vrsta i redovnost vlaka

Vlak za prijevoz stvari Vrsta vlaka :

 Vlak za prijevoz putnika

Relacija

<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	OD :	<input type="text"/>
Unutar	Izvan		
<hr/>			
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	DO :	<input type="text"/>
Unutar	Izvan		

Vrijeme **Napomena**

<input type="radio"/> Odlazak	HH:MM	<input type="text"/>
<input type="radio"/> Dolazak		

Čvorišta kretanja vlaka

HŽ Infrastruktura d.o.o.

Naručivanje / otkazivanje trase vlaka

Izbornik Trase

Odabir vrste trasa i zahtjeva

<input type="radio"/> Nova trasa vlaka	Vrsta trase :	<input type="text"/>
<input checked="" type="radio"/> Unesene trase	Zahtjev za AD HOC unutar 5 dana	<input type="checkbox"/> NOVE
	<input type="radio"/> Zahtjev za AD HOC preko 5 dana	<input type="checkbox"/> Prihvaćene
	<input type="radio"/> Zahtjev za godišnji VR	<input type="checkbox"/> Ponude
	<input type="radio"/> Zahtjev za godišnji VR - izmjene i dopune	<input type="checkbox"/> Odbij / Ukin
Potpuni	Zahtjevi	<input type="checkbox"/> Zahtjevi
	Svc trase	<input type="checkbox"/> Svc trase
	Ul izradi	<input type="checkbox"/> Ul izradi

Unesene vršnje na odabrani dan

<input type="checkbox"/> KOPIRANJE	<input type="checkbox"/> BRISANJE / ODUSTAJANJE				
ID	Vrsta trase	Vlak	Relacija	Početak	Status

ili godišnje održavanje te vanjske firme je stavka za sebe. I nije mala. Uz pretpostavku da takva aplikacija ne bi koristila naše vlastite MS SQL baze za koje imamo kupljene licencije, to je dodatni poprilični trošak.

I to sve uz vlastite razvojne timove, uz 12 vlastitih iskusnih programera i projektanata, i uz već izradene 2/3 potrebnih aplikacija.

Nadalje, uprava je pokrenula i projekt s ciljem izrade detaljnih funkcionalnosti takve buduće nove IST aplikacije, koje bi bile temelj za objavljivanje javnog natječaja. Projekt je pokrenut bez konzultacija s HŽ Informatikom, i bez uključivanja relevantnog predstavnika informatike u projektu, predstavnika koji solidno poznaje postojeće tehnološke aplikacije i međusobnu povezanost, kao i moderne razvojne alate i njihove mogućnosti koje HŽ Informatika koristi).

Koliko je loša opcija kupiti nešto što možemo i sami izraditi, najbolje se vidi na primjeru kupnje aplikacije

Roman Anywhere, koja je u osnovi potencijalno korisna radnicima izvršne službe i operativi, a koja ima dvije glavne funkcije: kreiranje ad-hoc vlakova do 5 dana, te grafički prikaz stvarnih grafikona (stvarno kretanje vlakova prema podacima iz IST-a). Prvu funkcionalnost postojeći IST već ima ugrađenu u sebi i godinama je koriste dispečeri, a drugu je jedna od razvojnih ekipa (vjerojatno ekipa A) mogla izraditi za 6-9 mjeseci. No odluka odozgo, bez da se išta pita se naknadno sjetili da nam trebaju a nema ih, ATOS firma koja nam je i prodala aplikaciju, traži pretjerano velike novce... po svakoj izmjeni, čak i relativno maloj i jednostavnoj, poput dodatnog sortiranja podataka u tabeli, traži 10.000 - 20.000 eura. Uz to aplikacija koristi drugu vrstu baze podataka (firme Oracle) koju mi nismo imali, pa smo i to morali kupiti. A još nas čeka i ugovor s vanjskom firmom o održavanju aplikacije i baze podataka kad napokon krene priča...

Iz neslužbenih izvora bliskih menadžmentu, saznali smo da je već neformalno određena i firma koja bi radila tu aplikaciju, pa se i tu može špekulirati o motivima tako neracionalnih i neprofesionalnih odluka uprave.

potreba nije nedoređen sustav. Istruži do dan danas nije pušten čak ni u pravi probni rad, a greške uočene u radu do danas još uvijek nisu popravljene. Za potrebne funkcionalnosti kojih smo



Milan Salopek
prometnik vlakova u kolodvoru Škrljevo

SKROMAN I ZADOVOLJAN

RAZGOVARAO: Josip Tirić
FOTO: Josip Tirić

Milan Salopek radi kao prometnik vlakova u kolodvoru Škrljevo. Ima 36 godina života i 19 godina radnog staža na željeznicama. Živi s roditeljima u obiteljskoj kući u Josipdolu. Za Milana se može reći da je vrijedan, pošten i odgovoran radnik za kojeg kolege ali i nadređeni imaju samo riječi hvale.

Što Vas je dovelo na željeznicu?

Na željeznicu sam došao slučajno zahvaljujući spletu sretnih okolnosti. Kada sam išao u osmi razred osnovne škole u Josipdolu, u školu su nam došli predstavnici srednje željezničke škole iz Moravica s letcima i drugim promidžbenim materijalom i prezentirali nam uvjete i prednosti školovanja za neko od željezničkih zanimanja. Na tim lecima je pisalo „siguran posao“, što me je odmah privuklo na prvu. Došao sam kući i rekao roditeljima da želim biti prometnik vlakova i tako je to krenulo. Bilo je malo negodovanja da je daleko, da je dobar i elektro smjer ali ja sam već bio donio odluku i nisam se dao nagovoriti ni na što drugo. Iz obitelji mi nitko nije bio vezan za željeznicu i nisam imao nikakvog dodira sa željeznicom prije toga. Željezničku školu u Moravicama sam završio 2000. godine, nakon čega sam otisao na redovito služenje vojnog roka. Po povratku iz vojske radio sa godinu i pol na pilani. Na željeznicu sam se zaposlio 17. 2. 2003. godine kao skretničar u kolodvoru Medak. Prvi mjesec dana sam radio kao pripravnik skretničara

i nakon toga sam nastavio raditi tri godine kao skretničar a poslije sam u kolodvoru Gospić položio stručni ispit za prometnika vlakova i onda sam s privremenim rasporedima radio oko dvije godine kao prometnik vlakova u kolodvoru Perušić, i na zamjenama kao skretničar u Lovincu. Nakon toga sam 2008. godine prešao u kolodvor Rijeka na radno mjesto skretničara, gdje sam položio ispit i za nadzornog skretničara. U Rijeci sam radio šest godina kao skretničar i godinu i pol kao nadzorni skretničar. Od 2015. godine dobio sam raspored na radno mjesto prometnika vlakova u kolodvoru Škrljevo.

Što Vam je ostalo posebno u sjećanju iz tog perioda dok ste radili u Lici?

Odmah sam došao u metar snijega, ali šuti i radi. Cijelu noć svih na skretnicama, ali to je bilo sasvim drugačije doba. Bilo je oko 16 vlakova u smjeni i tri ili četiri križanja, što je puno više nego sada i to je prolazilo bez problema. Idem pred vlak 700 metara kroz snijeg, ali nakon rada u pilani to je bilo ništa, jer kada dođem sa puno težeg posla iz pilane ovo je bilo smiješno. Bio sam pripravnik skretničara, moj mentor mi kaže ideš sa mnom pred vlak jedno dva kilometra od kolodvorske zgrade, jer ulazni signali nisu bili u funkciji, da mi zastavicu i kad vidim vlak mahnem dva put i to je to. On mi kaže i to je to, vlak dolazi ja zastavicu objesim za hlače da klati i milina, posao odradio sa dva mahanja zastavicom, osim što sam morao progaziti snijeg do mjesta



gdje sam dočekivao vlakove. To je bilo neusporedivo u odnosu na pilanu gdje sam po 15-20 kubika trupaca rezao sam za normu. Jedino je putovanje na posao bilo loše ali sam posao uopće nije bio problem.

Kako bi usporedio posao na željeznički tada kada si ti počeo raditi i sada?

Bilo je više ljudi koji su bili zadovoljniji i opušteniji. Koliko god je bilo teže i više posla, svih smo radili i bili zadovoljni. Poslije rata ljudi su dobili posao i svih smo bili sretni, bilo je vlakova i imalo se s čime i putovati na posao. Iako je prijevoz bio bolna točka ali se kombiniralo na sve moguće načine, i teretnim i brzim vlakovima, a poslije smo se organizirali autima. U dnevnu smjenu smo znali moliti strojvodiju da nam stane kod ulaznog signala gdje skočimo u metar snijega pa onda niz nasip se spuštamo i dalje prema kolodvoru. Do 9 sati čekam smjenu i radim do 21 sat na večer a kući dođem oko 4 u jutro i taj isti dan idem nazad u noćnu. To je danas nekim ljudima ne shvatljivo da je putovanje na posao u jednom smjeru oko 130 km, iako još uvek jedan dio mojih kolega na tom dijelu pruge putuje na sličan način.

Kako se informirate i na koji način dobivate informacije o stanju na željeznicama?

Najviše informacija dobivamo informatičkim putem, mailom, web stranice, i dijelom kroz razgovore.

Čini li Vas sadašnji posao sretnim?

Da, bez dileme.

Jeste li ikada razmišljali ili zamišljali da radite neki drugi posao?

Ja sam zadovoljan i uživam u poslu prometnika vlakova, ali sam ipak razmišljam o odlasku sa željeznicama kada je u Škrljevu u smjeni radio jedan prometnik po noći, tada je bilo teško i naporno, to nije bilo normalno.

Da možete promijeniti nešto na poslu što bi prvo promijenili?

Promijenio bih to da ima još više posla i da nitko ne dovodi u pitanje koliko će radnika biti u smjeni i da kolege ne misle hoće li biti višak ili ne. „Dajte nam posla i pusti te nas da radimo na miru..“

Ima li čestih smetnji na SS uređaju kojim rukujete i kakvo je održavanje tih uređaja?

Čak i nema nekih posebnih smetnji za spomenuti, to nam je normalno.

U svakodnevnom radu koristite informatičku opremu! Koliko ste zadovoljni tim područjem (opremom, programima, brzinom rada...)?

To je sve dobro i nemam prigovora, sve funkcioniра. Što se tiče ovdje u kolodvoru Škrljevo ja sam zadovoljan.

Kakva je suradnja s kolegama iz drugih željezničkih poduzeća?

Ovdje je suradnja odlična, svi se znamo, ima dosta prijevoznika odnosno operatera, a pored toga sada se vrši i prijevoz putnika autobusima na relaciji Rijeka - Škrljevo i okretanje putničkih garnitura ali nema nikakvih problema. Ovdje se ne može funkcionirati podijeljeno odnosno zasebno, svih smo jednaki i nitko



nikoga ne gleda s neke visine niti se uopće razmišlja tko je u kojem poduzeću nego razmišljamo kao kolege kako na što brži i jednostavniji način da odradimo zadani nam posao. Mi ovdje nemamo puno dugačkih kolosijeka da bi vlakovi mogli dugo stajati. Vlakovi obično smetaju i što prije ih se mora otpremiti, jer ako se ne prati prometna situacija vrlo brzo se zgužvamo.

Kako na zdravlje i privatni život utječe Vaš smjenski rad?

To je normalno, odradi se smjena savjesno i najbolje što znači i ideš kući mirno. Ali da je stresno stresno je, jer stalno smo u brojevima, posebno ovdje u Škrljevu su se znali događati veći i teži izvanredni događaji sa velikim štetama, tako da smo svjesni opasnosti koje prijete i posljedica koje bi se mogle dogoditi tako da pazimo što je više moguće, i koliko god se mi zezali kroz smijeh se lakše odradi zadani posao ali uz odgovornost na prvom mjestu.

Jeste li zadovoljni sadašnjim radnim uvjetima?

Zadovoljan sam, i ne mogu reći da išta fali. Radnici su sami uredili prostore u kojima radimo, između sebe smo prikupili dio novaca i uz pomoć sindikata kupili smo potrebne dijelove namještaja i opreme za čajnu kuhinju i prostor u kojem odmaramo. Obojili smo zidove, i zidne obloge te zamjenili laminat na podu. Nakon uređenja prostori su lijepi i ugodni za boravak. Ovakvim primjerom akcije uređenja kolodvora potiču se i druge kolege u susjednim kolodvorima da se organiziraju i pokrenu, kako bi napravili barem malo ljepše u ugodnije uvjete za rad jer od strane poslodavca to ide dosta

teško i sporo.

Dobivate li redovito i na vrijeme službenu odjeću i obuću?

Službena obuća i odjeća uglavnom dolazi na vrijeme, a na oblik i kvalitetu nemam baš primjedbi, jer to je službena odjeća koju nosim na poslu i nemam tu nešto posebno za dodati.

Plaća radnicima HŽ Infra posljednji put povećana je davne 2007. godine. Kako Vi gledate na to?

Cijene rastu, sve je poskupilo a plaća je ostala ista. Svi se veselimo novcima, da je bilo povećanja plaće kako je po kolektivnom ugovoru propisano sada bi bilo puno bolje ili da je barem pola od onoga što je bilo propisano. Znam da je kompletna situacija u državi loša, imam veću plaću nego na pilani ali imam i puno veću odgovornost, koju se obično ne vidi, ne cijeni i ne nagrađuje.

Kako na Vas djeluju svakodnevne priče o višku, o otkazima?

Ružno za slušati, i destimulirajuće. Zajedno radimo u kolodvoru i ako je jedan od kolega višak niti on može biti veselo niti ja koji sam u kolodvoru s njim. Sa tim sam se susretao i ovdje u Škrljevu ali i u Rijeci, gdje su kolege koji su radili na manevri u HŽ Cargu bili višak i otišli sa željeznicama. Jako ružno!

Poruka za kraj ovog razgovora?

Posao kojeg voliš i radiš sa srcem nije težak, ali ga moraš voljeti, uz želju da ne bude viška radnika.



MUSA PUSA I MIMA ŠIŠ

FOTO: SPVH

Oni malo stariji dobro se sjećaju uspjeha sarajevske audicije u cijeloj bivšoj Jugoslaviji. Nakon par ratnih godina počeli su stizati i novi nastavci te ekipe gdje su prikazivali Musu Pusu i Mimu Šiš kako žive u Kanadi. Pa je jedna od scena išla na način da oboje spavaju i u jednom trenutku Musa Pusa skoči i upita Mimu Šiš:

„Koliko ima sati?

„Ima, ima“, odgovori mu Mima Šiš.

„Ma kol'ko ima sati, ženo Božja?“ zagalami Musa Pusa. Vidno ljuta Mima Šiš odgovori „IMA, IMA.“

„Ma je l' ti čuješ ženo, ima l' šest sati?“ galami dalje Musa Pusa.

„Nema“ odgovori mirno Mima Šiš i nastavi spavati.

Smiri se i Musa Pusa te legne dalje spavati, ali ne da mu „vrag mira“ vidi da je vani dan i opet

zagalami:

„Ženo Božja, kol'ko ima sati?“ „Jedanaest“ odgovori opet mirno Mima Šiš.

Sav uznemiren skoči Musa Pusa i vikne „Kako jedanaest, pa malo prije si rekla da nema šest sati?“

Mima Šiš opet na to mirno odgovori „Davno bilo šest sati.“

Etički kodeks u poduzećima

Uvijek kad kreće priča o Etičkom kodeksu ili potpisivanju određenih izjava i preuzimanja odgovornosti obično se među radnicima pojavi određena nelagoda i odbojnost. Meni osobno se čini normalno da bi svaki radnik u poduzeću trebao potpisati takve izjave i ne vidim tu ništa sporno. Ne bi trebalo na bilo koji način kršiti pozitivne zakonske i podzakonske propise

ili interne akte, pa niti bilo što raditi na štetu poduzeća.

I pored svih tih izjava koje se potpisuju informacije cure na sve strane. Većinom nitko ne odgovara pa je etički kodeks više nešto čime bi se trebalo prijetiti radnicima. Bar onima koji nisu „mili i dragi“ menadžmentu. Tako da nažalost etički kodeks u realizaciji ne izvršava svoju prvenstvenu zadaću već je dodatni alat za zastrašivanje.

Prezentiranje objektivnih pokazatelja i informacija

Kao i svako drugo poduzeće, tako i željeznička poduzeća imaju utvrđene određene organizacijske vrijednosti kao što su neke od ovih:

- transparentnost informacija – iznošenje jasnih, jezgrovitih,

nedvosmislenih i razumljivih informacija

- odgovornost – preuzimanje obveza i dužnosti u obavljanju posla, uključujući i posljedice
- ažurnost – pravodobno procesuiranje dobivene informacije na pravome mjestu
- povjerenje – sposobnost da se pridobije i održi vjera trećih osoba
- etičnost – neiskorištanje drugih radi vlastite vrijednosti. Isto tako smo svjedoci, da se u stvarnosti te vrijednosti baš i ne primjenjuju te da je popis organizacijskih vrijednosti više tu forme radi, nego što se prema njemu ponaša. Nešto slično kao i s etičkim kodeksom.

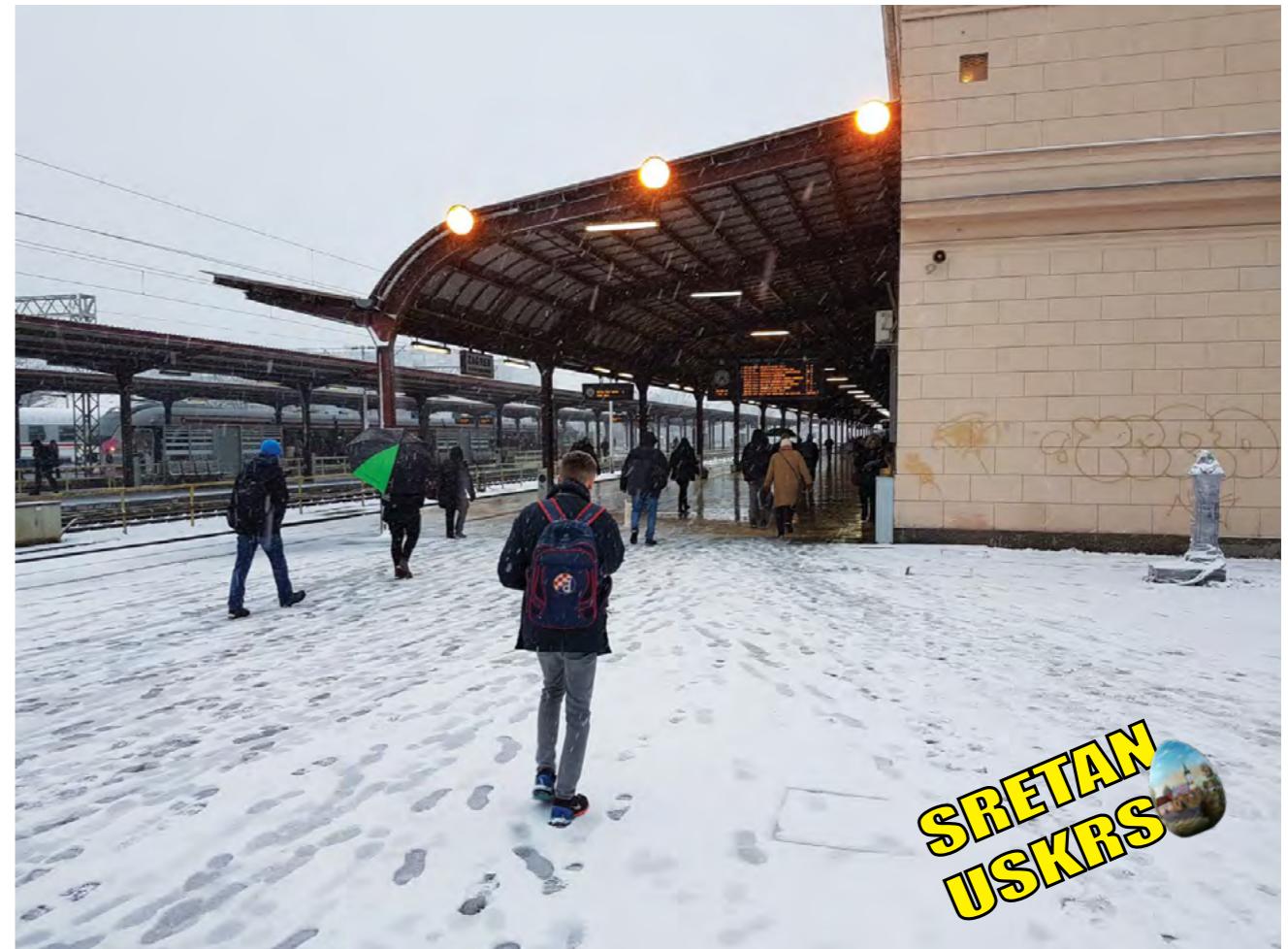
Zaključak

Brak Muse Puse i Mime Šiš je jedna disfunktionalna zajednica dvoje izbjeglica koji su od rata pobjegli u Kanadu. U toj stranoj zemlji se teško snalaze, jer su bez posla i svatko se snalazi na svoj način. Jednom Musa Pusa nadmudri Mimu Šiš, drugi puta ona nadmudri njega. Tako se tu još pojavljuje i njihov mali sin, koji je igrom slučaja crne boje, ali ga Musa Pusa prihvata kao svoga. Čak govori da jako liči na njega. Ipak na kraju predstave se ta mala zajednica raspada. Musa Pusa prevari svoju Mimu Šiš i odlazi živjeti kod svojeg dečka.

Nešto slično je sada i sa željeznicom. U moru tih

lažnih normi i načela, svatko svakoga na neki način pokušava nadmudriti. Bilo da je riječ o etičkom kodeksu, organizacijskim vrijednostima ili bilo čemu trećem. Činjenica ostaje da lutamo u nepoznatom nam poslovnom prostoru i pitanje je samo dana kad ćemo se skroz raspasti jer curi na sve strane. I pitanje je tko će naći nekog novog partnera za nadmudrivanje.

izvor: <https://www.linkedin.com/pulse/kako-su-musa-pusa-i-mima-%C5%A1i%C5%A1-iz-audicije-stvorili-temelje-kau%C5%BEeljar/>





Željko Oleksa

prometnik vlakova u kolodvoru Kutina

PREMA ZASLUŽENOJ MIROVINI

RAZGOVARAO: Branko Marijanović
FOTO: Branko Marijanović

Željka Oleksu, prometnika vlakova u kolodvoru Kutina, osobno poznajem dugi niz godina. Imao bih puno toga o njemu pisati ali ipak u ovom intervjuu prepustit ću njemu da ponešto kaže o svom životnom i radnom putu. Iako smo dugi niz godina prijatelji u pitanjima mu se obraćam sa Vi iz jednostavnih razloga. Željko je u doslovnom smislu riječi izuzetno karakterna osoba i zaposlenik, pozitivac u svakom smislu, prijatelj bez fige u džepu i zaslužuje da mu se obraća sa Vi, ali ne iz razloga godina jer još uvijek izgleda mladoliko i ponaša se i živi u punom naponu životne snage. O godinama, mjestu rođenja, osnovnoj i srednjoj školi, obitelji itd. ovaj put nećemo. Željko je jedna od osoba koja je donijela prevagu da i ja završim na željeznicu, iako nitko od moje obitelji ni ja osobno nisam imao nikakvih doticaja prije toga sa željeznicom. I nije mi žao, i da ponovno odlučujem moj izbor opet bi bio željezница i zanimanje prometnika vlakova, pogotovo kad imaš radne kolege kao što je Željko!

Pa krenimo.....

Željko, što Vas je dovelo na željeznicu?

Na željeznicu sam završio sasvim slučajno, bez osobne želje i bilo kakvog znanja o željeznicu i poslu koji će biti moj životni poziv.

Jeste li prije dolaska na željeznicu pokušali negdje drugdje?

S obzirom na splet okolnosti, nakon završene dvije godine škole učenika u privredi u Daruvaru, upisujem 3. godinu u Zagrebu za zanimanje prometno transportni tehničar, te nakon završene škole, odlazim u JNA. Nakon povratka iz vojske u Prosimcu 1981.g. javljam se šefu kolodvora Zagreb Borongaj, Antunu Horvat koji mi daje slobodno do 04.01.1982.g. Tako da od tog dana do danas radim isključivo na željeznicu, na raznim radnim mjestima od čega najduže na radnom mjestu prometnika vlakova, na kojem i danas radim.

Željezница danas i ona iz Vaših početaka?

Današnji rad na željeznicu i onaj do 1991.g. jednostavno je neusporediv. Željezница je bila jedinstvena, ustrojena u sustav koji je odlično funkcionirao i u kojem se puno radilo. U većini slučajeva karijera uspješnog željezničara kretala je od pružnog radnika, kočničara ili prometnika vlakova, da bi se stiglo do radnog mesta šefa kolodvora, kontrolora ili direktora. Danas je željezница rascjepkana na nekoliko poduzeća, ne funkcionalna, sa puno novih direktora, tajnika, referenata i dosta izmišljenih radnih mesta. U puno slučajeva ljudi su došli u sustav koji nisu poznavali i razumjeli, koji je



bio čerulan sa svih strana, a osnovno pravilo je bilo „ne talasaj“. U takvim uvjetima, te sa sve manjom brzinom, manjim brojem tereta i putnika stanje je daleko od onoga kada sam počeo sa radom.

Koliko Vas sadašnji posao čini sretnim ili makar zadovoljnim?

Zadovoljan sam sa sadašnjim poslom prometnika vlakova u kolodvoru Kutina, ali nema onog entuzijazma kojeg je bilo u mlađim danima. Ne razgovara se o povećanju posla, prilagodbi vozognog reda stvarnim potrebama, razgovori se vode o tom da li ćemo proći na liječničkom pregledu, koja radna mjesta će biti ukinuta, na kojoj pruzi će voziti autobusi i slične teme o kojima se nekada nije niti mislilo, a kamoli razgovaralo.

Uredaj kojim upravljate prometom stariji je od Vas. Ima li čestih smetnji? S obzirom na starost SS i TT uređaja, te kombinacije stare i nove tehnologije isti rade sasvim solidno, zahvaljujući kvalitetnim ljudima koji rade na održavanju istih. Isto tako informatička oprema koju koristim svakodnevno, zadovoljava s obzirom da istu koristimo kao pomoć pri obavljanju osnovnog posla. U kolodvoru Kutina jedna od svjetlih točaka je odnos između nas koji sada radimo u različitim poduzećima nastalim raspadom HŽ-a kao i novim željezničkim prijevoznicima.

Prigovaraju li putnici voznom redu vlakova?

Na vozni red putničkih vlakova žale se svi, od putnika, nas koji radimo do gradova ali HŽPP koji je mjerodavan za vozni red ne usvaja ama baš niti jednu primjedbu, bar na ovom području.

Osjećate li utjecaj tih proizvođača stresa na Vaše zdravlje?

Na radnom mjestu prometnika vlakova svakodnevno se događaju stresne situacije koje neosporno imaju utjecaj na zdravlje kao i privatan život ali to je sastavni dio ovog posla. Rad u smjenama i noćni rad su naporni i sa godinama sve teže padaju ali raditi se mora, jednostavno nemate drugog izbora.

Kako ste zadovoljni sadašnjim radnim uvjetima?

Radni uvjeti su daleko od idealnih, ali kada se sjetim rada sa ljudima na ŽCP-ima, praćenje hoda vlakova putem telefonske linije, manevriranja koristeći ručne signalne znakove i sličnog, ne žalim se.

Službena odjeća?
Što se tiče službene odjeće i obuće stanje je stanje solidno, najveći problem su stolice u kojima u kojima radimo 12 sati, to je problem koji se ne rješava na vrijeme i kvalitetno već dugi niz godina.

Kakav je Vaš komentar na činjenicu da plaća radnicima HŽ Infrastrukture nije povećana od davne 2007. godine i imate li



problema sa korištenjem GO?

Plaća izvršnom osoblju se ne povećavaju, odnosno realno se smanjuju, ljudi su maksimalno i opravdano nezadovoljni ovakvim stanjem. Godišnji odmori i prekovremeni rad su na našem području dobro regulirani.

Kako na Vas djeluju priče o višku i otkazima?

Razmišljate li o mirovini?
Kao što sam već napomenuo priče o višku, otkazima, otkazivanju vlakova, zatvaranju pruga stvorile su veoma lošu klimu unutar svih poduzeća nastalih razdvajanjem HŽ-a, a raditi u takvim uvjetima nije lako. Većina nas odlazi u mirovinu čim ostvari uvjete za istu, pa tako i ja čekam da ostvarim uvjete i odem, po mom subjektivnom mišljenju u zasluženu mirovinu.

Čime ispunjavate slobodno vrijeme, imate li kakav hobi?

Organizirao sam se tako da slobodnog vremena nemam, aktivan sam u DVD-u Poljana, održavam imanje od 6 jutara zemlje, izrađujem suvenire i poklone, dio vremena posvećujem kćeri, zetu, sinu, bolesnoj majci kao i mnogobrojnoj rodbini tako da mi ustvari nedostaje slobodnog vremena.

Imate li žal za nekim neispunjerenim snovima?

Neispunjerenih snova nemam (valjda nisam stigao sanjati), jedino što sam propustio, a mogao sam, je period kada sam radio u Zagreb Gl. Kolodvoru,

tada sam imao priliku u Vodnikovoj završiti tečaj Njemačkog i Engleskog jezika, to nisam učinio, a moglo se.....

Kako ste zadovoljni radom i stanjem u podružnici SPVH-a Banova Jaruga, čiji ste bili jedan od osnivača?

Sa radom podružnice SPVH Banova Jaruga sam zadovoljan, s obzirom da znam kakav je to posao i koliko energije i vremena se ulaže u taj rad. Sa radom SPVH u cijelosti nisam potpuno zadovoljan s obzirom na to sa kakvim namjerama i željama je osnovan SPVH. Gledajući stanje od kada je osnovan SPVH do danas, radno mjesto prometnika vlakova je realno manje plaćeno, uvjeti rada nisu poboljšani u dovoljnoj mjeri. Smatram da je SPVH mogao puno više napraviti, jer pritisak na Upravu putem štrajka i sličnih akcija jedino mogu napraviti prometnici vlakova i strojvodje. Strojovođe su svoju šansu iskoristili, mi još uvijek čekamo i tako dođe vrijeme da mi je važniji datum odlaska u mirovinu od datuma kada će sjesti plaća.

Poruka za kraj ovog razgovora?

I na kraju, pred nama su teška vremena ali uvijek su bila. „Bit će bolje“ uvijek se govorilo, pa jednom će biti ...

**SRETAN
USKRS**



IVAN JUDI

željeznički umirovljenik

BILI JEDNOM NA ŽELJEZNICI - IVAN JUDI

RAZGOVARAO: Nebojša Gojković
FOTO: Nebojša Gojković

Nakon razgovora s našim umirovljenim kolegom Jozom Gašparićem, koji ste imali priliku pročitati u prošlom broju lista „NA PERONU”, u našem serijalu „BILI JEDNOM NA ŽELJEZNICI”, a u kojem se prisjećamo i razgovaramo s našim kolegama koji više ne rade na željeznici, i ovog puta imamo još jednog jednakog zanimljivog sugovornika. Ne tako davno, bio je „dobri duh” SINDIKATA PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE, Podružnice Našice, uvijek vedar i nasmijan, pun optimizma i jednog posve pozitivnog pogleda na život. Bio je redovan učesnik svih naših druženja i putovanja, po pravilu zadužen za podizanje „radne” atmosfere, uglavnom raznim dogodovštinama i šalama koje nam je znao pričati (najčešće na svoj „račun”), glavni animator dobrog raspoloženja koje je bez rezerve prenosio i na sve one ostale koji bi bili u njegovom društvu. Riječ je o našem kolegi, nekadašnjem prometniku vlakova u kolodvoru Cabuna, Ivanu Judiju. Bez ikakve zadrške Ivan se odazvao našem pozivu na ovaj razgovor, stavljujući nam se u svako vrijeme na raspolaganje. Već dio razgovora vodili smo u njegovom domu, dok smo pred sam kraj otišli i do njegovog nekadašnjeg mesta rada, odnosno kolodvora Cabuna.

Prije svega Ivane, hvala Vam što ste se odazvali ovom našem pozivu na razgovor i pristali da našim čitateljima prenesete dio vaših životnih, a prije svega željezničkih iskustava. Za sam početak, recite nam nekoliko osnovnih podataka o sebi.

Roden sam 22. svibnja 1951.g. u Sladojevcima, gdje i živim sve do danas. Osnovnu školu završio sam u Slatini, dok sam srednju školu za prometnika vlakova završio u Zagrebu. Oženjen sam i otac troje djece; dvije kćeri i sin. Na željeznicu sam proveo ukupno 38 godina, a od toga 5 godina u Sloveniji. Zanimljivost iz perioda dok sam išao u

prometnu školu je što se tada stipendija zasnivala na ostvarenom školskom uspjehu, a kako sam ja bio najbolji učenik u razredu, imao sam i najveću stipendiju. Kad bi me prijatelji zbog toga „zezali” da sam „štareber”, uvijek bih im odgovorio pitanjem: „A kako bi vama bilo kad bi vam supruga dolazila na roditeljski sastanak?” Ja sam tada već uvelike bio oženjen.

Vratimo se sad još malo u prošlost i početak Vašeg radnog staža; recite nam kada ste se zaposlili na željeznicu i što je to što je presudno utjecalo na Vašu odluku da budete željezničar?

Zaposlio sam se 1974. godine, a presudno je utjecalo to što potičem iz željezničke obitelji. Moj otac Ivan bio je prometnik vlakova u kolodvoru Cabuna, tako da je ime i prezime Ivan Judi u tom kolodvoru trajalo neprekidno punih 75 godina.

Jeste li prije samog dolaska na željeznicu imali kakvog drugog radnog iskustva ili barem planova vezanih za neka druga zanimanja?

Radio sam dvije godine kao strojopravarski kontrolor u građevinskoj tvrtki „Graditelj” u Slatini. Zanimljivo je da sam prije toga tri godine pohađao klasičnu gimnaziju koja mi je trebala poslužiti kao osnova za kasniji upis u bogosloviju, jer sam htio biti svećenik. Međutim, kasnije sam odustao od toga, te sam podnio zamolbu za upis u željezničku školu. Trebalo je proći četiri godine do pozitivnog odgovora, nakon čega odlazim u Zagreb i završavam za prometnika vlakova.

Danas, s ove vremenske distance i s ovim životnim iskustvom, smatrate li izbor željezničkog poziva Vašom dobrom odlukom ili možda životnom pogreškom?

Bio je to moj najbolji mogući životni izbor. Ništa se ne može usporediti sa željeznicom. Meni je željezница sve u

životu i da mogu ponovo da biram, opet bih izabrao isto.

Ispričajte nam sada ukratko Vaš željeznički put; gdje ste sve i na kojim radnim mjestima radili od dana zaposlenja pa do odlaska u mirovinu?

Počeo sam kao vježbenik u Savskom Marofu, a onda idu redom: Klanjec, Prosinec, Kumrovec, Celje, Šentjur, Grobelno, Ponikva, Poljčane, Slovenska Bistrica, Laško, Pragersko i sve tako do Maribora. Nakon toga mi je otac otišao u mirovinu i meni sačuvao radno mjesto u kol. Cabuna. Bila je to tada ujedno i smjena generacija u Cabuni i tu sam ostao sve do mirovine.

Jeste li na samom početku rada na željeznicu imali problema naviknuti se na specifičnosti koje je željeznički posao nosio sa sobom: veliku odgovornost, disciplinu, smjenski rad, rad noću, vikendima, praznicima...?

Ništa mi tada nije bio problem, a najviše sam volio to neko vrijeme u kojem se znalo za red i disciplinu. Tu moram obavezno spomenuti tadašnjeg prometnog kontrolora Zvonimira Razla. Bile su to godine kada je željezница predstavljala pojam kako u organizacijskom, tako i u svakom drugom smislu. Tada su kontrolori pored toga što su sankcionirali nepropisan rad izvršnog osoblja, istovremeno i poučavali to osoblje kako treba raditi pravilno. Danas ovi što kontroliraju mogu samo sankcionirati; poučavati i da hoće, ne mogu, jer znaju manje od onih nad kojima provode kontrolu.

Kada danas razmišljate o vremenu provedenom na željeznicu, što bi bilo ono najljepše čega se možete sjetiti ili ono što je na Vas ostavilo najveći utisak?

Od svega mi je najupečatljiviji ostao red koji je tada vladao u Sloveniji. Nije bilo natezanja oko toga tko će napraviti

križanje ili nešto slično. Tada sam shvatio kako je u stvari najlakše raditi striktno se pridržavajući propisa. Da bih vam objasnio kako su tada funkcionalne stvari na željeznici u Sloveniji, ispričat ću jedan od primjera koji će vam to najzornije predočiti; kako sam u to vrijeme bio „leteći“ prometnik, odnosno onaj koji je po potrebi radio u svim kolodvorima na određenoj dionici, jednog dana u kontrolu mi je došao direktor tadašnje organizacijske jedinice. Pitao me imam li kakvih problema obavljajući posao prometnika svakodnevno mijenjajući mjesto rada. Odgovorio sam mu kako mi najveći problem predstavlja uvijek iznova tražiti prometne evidencije koje su se u svakom od kolodvora držale na različitim mjestima. Već sutradan stigla je brzjavka s uputom, točnije skicom na kojoj je bilo označeno mjesto na kojem su se ubuduće u svim kolodvorima morale držati prometne evidencije. Tako što kod nas ni dan danas nije zaživjelo.

Možete li nam na nekom konkretnom primjeru dočarati koliki je obim posla bio na željeznici u vrijeme kad ste tek počeli raditi?

Kako da! Pamtim da mi je dok sam radio u Sloveniji u kol. Laško, u jednoj smjeni, što znači za 12 sati, prošlo 118 vlakova. Bila je to dvokolosječna pruga, APB, i bilo je to naravno, vrijeme kad je željeznica bila vodeći prijevoznik i putnika i robe.

Pored toga što ste bili željezničar, bili ste i muž, otac, kasnije i ponosni djed. Što je za Vas i Vašu obitelj značila ili još uvijek znači željeznica?

Tu sam poprilično emotivan. Sve što imam i sve što sam stvorio u životu omogućila mi je željeznica, a i ja sam sebe dao njoj. Imam troje djece i sve troje su zahvaljujući toj željeznici završili fakultete. Što treba više reći?

Kako je Vaša bliža okolina tada gledala na željeznicu i željezničare; s poštovanjem ili ovako kao danas?

Prometnik vlakova je tada bio gospodin, a tako su se i ostali odnosili prema njemu. Bilo je to vrijeme kada se moglo

s ponosom reći da ste željezničar i svi su vas uvažavali. Mnogi mladi ljudi u to vrijeme gledali su kako da se zaposle na željeznici.

Kakva je bila situacija sa ženama; je li činjenica da ste željezničar imala kakvih pozitivnih učinaka na tom polju?

Sigurna plaća, uniforma, u jednoj manjoj sredini svakako da je pozitivno utjecalo na odnos potencijalnih „udavača“ prema mlađim željezničarima. Mogao bih štošta reći na tu temu, ali zarad mira u kući možda bolje da prešutim.

Koliko ste već dugo u mirovinu?

U mirovini sam već 6 godina. Brzo prođe vrijeme, kao i život. Često ni sam ne vjerujem da je već toliko prošlo.

Nakon odlaska u mirovinu, kako ste se privikli na umirovljenički život i koliko dugo Vam je trebalo da se adaptirate na novonastalu situaciju?

I nakon dvije godine mirovine, kad nisam mogao zaspasti znao sam da sam tu noć trebao raditi noćnu smjenu. To je taj bioritam na koji se organizam navikao u proteklih 38 godina i trebalo je proći nekoliko godina da se stvari vrata u normalu.

Što Vam je tih prvih dana u mirovini najviše nedostajalo, a vezano za posao?

Ispuštenka je to izgledalo kao sloboda, ne moraš ići na posao, ne moraš se ustajati rano, ići u noćnu smjenu... A onda nakon nekog vremena shvatiš da si pomalo izgubljen, da ne znaš što bi sam sa sobom i čime ispuniti prazninu nastalu u vremenu koje si još donedavno provodio na poslu.

Pratite li događaje i dešavanja vezana za željeznicu?

Pratim i jako sam nezadovoljan. Veliki sam kritičar svega onoga što se danas dešava na željeznici. Dosta je samo pogledati nove grafikone i usporediti s onima od prije 20 ili 30 godina. Dok je vozila „parnjača“ vozna vremena bila su kraća nego danas. Nekada kad se radilo podbijanje pragova, nije se trebalo ići na prugu da bi se vidjelo dokle se stiglo s radovima. Dovoljno je bilo proći kroz selo

i vidjeti do koje kuće nema vina. Odmah se znalo da su tu prošli pružni radnici. A danas samo kontrole i kontrolori, jedino posla nema...

Sanjate li katkad da još uvijek radite?

Sad već neko vrijeme ne, ali ispočetka redovito. Uglavnom sam sanjao sve one kritične situacije koje sam proživiljavao na poslu kroz sve one godine. Srećom, otišao sam u mirovinu bez nekog većeg prekršaja...

Kakva je mirovina jednog prosječnog željezničara, može li se preživjeti od mjeseca do mjeseca?

Kao što treba biti „umjetnik“ na poslu da sve prođe bez problema, tako treba biti „umjetnik“ i s mirovinom. Srećom, djeca su mi velika pa je ipak nekako lakše rasporediti raspoloživa sredstva na cijeli mjesec.

Budući da sad niste opterećeni rasporedom rada, kako provodite sve ovo vrijeme koje imate na raspolaganju?

Razvazam unuke u jaslice, vrtić i u školu. Još do prije dvije godine držao sam 10 bikova i četiri konja, a onda sam sve to prodao. Bilo je to tada baš puno obaveza i sad kad se pitam kako sam sve to stizao, nije mi jasno.

Znam da ste bili veliki ljubitelj konja. Kako to da ste se odlučili prodati ih?

Da bi bio dobar s konjima, moraš se i ponašati kao konj. Konji su mi bili ljubav i držao sam ih uglavnom iz ljubavi, jer su troškovi uvijek bili puno veći nego zarada i morao si biti dovoljno lud da bi se time bavio. Teško mi je palo kad sam ih prodao, jer sam se poslije uvijek pitao da li sam možda mogao izdržati s njima još koju godinu.

Za posao prometnika vlakova sve te godine koje ste radili bila Vam je potrebna i vrhunská zdravstvena sposobnost. Kako s te strane stojite danas, služi li Vas zdravlje?

Odlično; jedem umjereni, pijem stalno, nemam „šećer“ ni visoki tlak. A i što će mi to kad imam ženu. To ti je „tableta“ za sve, i ono dobro i ono loše.

Održavate li možda kontakte sa svojim bivšim kolegama?

Jako malo. Život te odvuc će na neke druge strane. Svak' se svojim jadom zabavio...

U mirovinu ste otisli kao član SINDIKATA PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE; imate li tu kakvih kontakata?

Pa ima, uglavnom s tobom, a bio sam i na onom druženju u Našicama i doći će opet. Ja sam bio jedan od prvih članova SINDIKATA PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE na ovom dijelu pruge. Jednom prilikom zbog te svoje sindikalne pripadnosti i „rata“ koji je tada vođen protiv našeg sindikata, a od strane poslodavca i njegovih „sindikata“, bio sam od strane policije priveden na obavijesni razgovor. I to me nimalo nije pokolebal, baš naprotiv. Moram se ovom prilikom zahvaliti sindikatu što brine o svojim članovima, a i što se sjetite nas koji više nismo aktivni. Vi ste još valjda jedini koji se borite za ovu našu željeznicu, sve ovo drugo je sviranje...

Primijetite li kakve promjene u prometnom uredu u odnosu na vrijeme kad ste posljednji put bili ovdje?

Sad je sve puno neke elektronike i nekakvih šifri. Prometnik se više bavi popunjavanjem nekakvih evidencijskih unošenjem šifri, nego s vlakovima.

Vezano uz ovaj spomenuti „rat“ i privođenja, moglo bi se reći da se povijest ponavlja. Bili ste redovan sudionik svih naših sindikalnih druženja i izleta. U kakvom sjećanju su Vam ostali ti događaji?

Najljepše mi je bilo kad je Goca (naša kolegica, sada prometnica vlakova u kol. Osijek) bila sa mnom. Dok je radila, uvijek je bila u uniformi pa i ne primijetiš sve te njene „znamenitosti“. Međutim, kad je došla na sindikalno druženje pa obukla „minić“... I sad mi je milo kad se sjetim...

Moram Vam reći da jedna naša „vokalna solistica“ iz Đurđenovca, kad god imamo kakvo druženje obavezno pita: „Gdje je onaj brko što se baca na koljena kad ja pjevam?“

A, to je đurđenovačka „Brena“. Obećao sam joj da će mi kad-tad pjevati u svatovima i obećanje sam ispunio. Kada sam ženio sina, zvao sam ju i pjevala mi je. A što se tiče tog plesa na koljenima, tada nisam znao da ti mobiteli mogu i slikati. Otud one „inkriminirajuće“

fotografije...

Evo nas sada na Vašem bivšem mjestu rada, točnije kolodvoru Cabuna. Jeste li od odlaska u mirovinu bili koji put ovdje?

Svega dva puta. Ne vuče me nešto. Možda je to i neki obrambeni mehanizam, da se ne sjećam i da ne želim...

Kakav je osjećaj doći ponovo na mjesto na kojem ste kao prometnik vlakova proveli tolike godine?

I veselje i gorčina. Veselje je što još uopće imam negdje doći, a gorčina kad vidim kako sve propada. Svi oni službeni stanovi za koje su se ljudi nekad „otimali“, danas predstavljaju ruglo i sramotu željeznice. A da su u pitanju samo službeni stanovi...

Primijetite li kakve promjene u prometnom uredu u odnosu na vrijeme kad ste posljednji put bili ovdje?

Sad je sve puno neke elektronike i nekakvih šifri. Prometnik se više bavi popunjavanjem nekakvih evidencijskih unošenjem šifri, nego s vlakovima.

Još dok ste radili ovdje, a i puno prije toga, mogle su se čuti priče o zatvaranju ovog kolodvora. S ove vremenske distance, što mislite; tko je uvijek iznova plasirao i još uvijek uporno plasira ovakve priče?

Jamislidasutovinasi „racionalizatori“, kao i oni koji su angažirali onu „čuvenu“ tvrtku s 2 zaposlena da nam odlučuje koji kolodvori će se zatvoriti, a koji ne. Što biste mogli savjetovati mlađim kolegama kojima do mirovine predstoji još jedan dug i neizvjestan put?

Zajedno ste jači!

Kako naš list čitaju Vaše kolege, kako one koje još rade, tako i one koje su poput Vas u mirovini, želite li im za kraj ovog našeg razgovora nešto poručiti ili im uputiti pozdrav?

Daj Bože zdravlja!

Bio je to naš kolega Ivan Judi; kao da nikad nije ni otišao sa željeznice...





Denis Matrekić
manevrist u Zagreb RK

ŽELJEZNICA NE MOŽE BEZ RANŽIRNOG

RAZGOVARAO: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Dečki na ranžirnom kolodvoru, uglavnom su škrtili na riječima. Kada ih se „ulovi“ u opuštenoj atmosferi to je druga priča, no to na ranžirnom su „rijetki petki“. Svoju priču Denis Matrekić nam je ispričao brzo i kratko, a opet njegovi kolege reći će kako on voli pričati. No „službeno“ samo ono najnužnije. Opet, da ne bi ostali prikraćeni, u jednom trenutku našeg boravka u prometnom uredu pokraj postavnice 2, Denis je morao poslom krenuti na lokomotivu i nije ga bilo dvadesetak minuta. I tada sam čuo i drugi neispričani dio priče o našem sugovorniku.

Manevrist Denis Matrekić na željezničkoj radnici je od 1992. godine. Završio je tečaj za manevristu, a u tom ratnom periodu bio je u sastavu Topničkog diviziona u Divuljama pokraj Trogira te u koprivničkoj 202. PZO brigadi. „Skinuo“ se 1994. godine, a tokom „Oluje“ priključen je sisačkoj brigadi.

Prvo radno mjesto bilo mu je u kolodvoru Deanovec gdje je radio kako skretničar, a kasnije do 2002. godine radio je na rampi u kolodvoru Prečec. Početkom veljače 2013. dolazi na ranžirni kolodvor i kako sam kaže ne bi imao ništa protiv da ovdje ostane do penzije.

Priča o ranžirnom poslu pomalo je stereotip. Posao iz dana u

dan raste, a ljudi su sve stariji i sve ih je manje. Za razliku od kolega koji na posao dolaze iz Novske, Denis je puno bliže - u Ivanić Gradu. „Šetnja“ do posla i rad u zimskim uvjetima dok je ranžirni kolodvor sav u bijelom (razgovarali smo početkom ožujka op.a.) ne predstavljaju mu problem:

- „Malo vlakom, malo busom pa cestom pješice... Nije problem, a i dečki me nekad znaju prevesti. Snijeg mi u poslu nije poseban problem, magle znaju biti nezgodne. Kako čovjek stari, noćne smjene postaju sve teže.“

Jedno kraće vrijeme prije nekoliko godinana željeznici se, nešto glasnije nego što bi trebalo, čulo mišljenje kako je zagrebački ranžirni kolodvor nepotreban:

- „I mi smo ovdje čuli za takva razmišljanja. I što reći osim da željeznicu ne može bez ranžirnog kolodvora. Radilo se na Zapadnom kolodvoru u Karlovcu, ali tamo nema mesta i to nije posao. To se sada dolazi na svoje mjesto.“

I kada se na kolosijecima pojavila lokomotiva PPD-a, naš sugovornik je morao ići „na lokomotivu“. Na brzinu smo snimili koju fotku i vratili se u dobro zagrijani prometni ured. I tako, riječ po riječ, Denisovi kolege upotpunili su ovu priču.

Kao prvo, ovdje su sistematizirana dva radna mesta manevrista. Prvi „otkopčava“ i prati lokomotivu, a drugi manevrist nosi račune. No posao već neko vrijeme obavlja samo je dan radnik. Na ranžirnom kolodvoru sve je više posla. Između 7 i 14 sati, premda je bio ponedjeljak (5. ožujka) kada obično ima manje posla, prošlo je devetnaest vlakova. Oko četrdeset vlakova, od kojih su neki samo u tranzitu, prolazi tokom 24 sata, a ne tako davno vlakovi su se mogli izbrojati na prste jedne ruke.

Prometnici vole raditi vole raditi s Denisom, tko su mi rekli njegovi kolege dok je on otišao s PPD-ovim vlakom.

- „Jako je dobar radnik, ništa ne mudruje. Samo mu daj posla i on sve odradi i zbog toga promentici vole s njim raditi.“

U posljednje vrijeme s obzirom na povećani obim posla na ispomoć dolaze dečki iz susjednih manevarskih odreda. Denis će reći kako je to tako uobičajeno:

- „Kad zagusti dečki uskoče. U posljednje vrijeme to je često. Kako god okreneš posao se mora odraditi.“



LUKA SLAVONSKI BROD

PIŠE: Ilija Arambašić
FOTO: Ilija Arambašić

Luka Slavonski Brod je smještena na lijevoj obali rijeke Save, 4 km jugoistočno od grada Slavonskog Broda, na granici Republike Hrvatske i Bosne i Hercegovine, u neposrednoj blizini čvorišta željezničkog koridora X. i cestovnog koridora Vc., te je međunarodna ulazna luka Europske Unije. Luka ima direktni pristup na cestovnu i željezničku mrežu, čime se omogućava pretovar i skladištenje te preusmjeravanje tereta na unutarnje plovne puteve prema Dunavu i Crnom moru te dalje željeznicom prema najvećim hrvatskim morskim lukama Ploče, Split, Zadar i Rijeka. Izuzetan prometni položaj pruža veliki potencijal za razvoj Luke Slavonski Brod u intermodalni logistički centar. U obalnom dijelu Luke trenutačno su u funkciji naftni terminal za prekrcaj sirove naftе s dva pretakališta i terminal za rasute terete za prekrcaj kamena, šljunka, pijeska i dr. Temeljem ishodovane građevinske dozvole u tijeku je realizacija



projekta izgradnje osnovne infrastrukture u luci, a do sada je oko 80% osnovne infrastrukture za potrebe operativnog dijela luke i gospodarskih zona već izgrađeno, (lučke prometnice, industrijski kolosijek, odvodnja, vodoopskrba, vatrobrana i plinofikacije). Potpisani je i ugovor s koncesionarom za izgradnju termoelektranoplane i tvornice bioetanola u lučkom području. Očekuje se da će ova aktivnost rezultirati povećanjem potražnjom za lučkim uslugama i količinom pretovarenog tereta u luci. Također je izgrađen i terminal za pretovar generalnih tereta (vez 3) dužine 120 m s manipulativnim platoom ukupne površine 3.910 m² a za koji je ishodena uporabna dozvola. Izgradnjom ovog terminala omogućen je spoj ceste i željeznice sa riječnim putem te minimalni uvjeti za pretovar tereta. U nastavku obalnog dijela, pokraj izgrađenog spomenutog terminala, planirana je izgradnja dodatnih kapaciteta:

- vezova br. 4 i br. 5 ukupne dužine 221 m s manipulativnim platoom ukupne površine 1.545 m² (višenamjenski terminali koji se nadovezuju na već postojeći vez 3.)
- kontejnerskog terminala kapaciteta do 200.000 tona tereta i pomoćnih objekata
- Ro-La terminala za prekrcaj kamiona na niskopodne vagone s kapacitetom za prijem/otpremu 20

niskopodnih vagona

- oprema za ukrcaj/iskrkaj (obalne portalne dizalice nosivosti 8/16 i 16/32 tona)
- terminal zgrada s uredskim prostorima za Lučku upravu, policiju, carinu, špediciju.

Izgradnjom planiranih kapaciteta u operativnim dijelom luke omogućiti će se obavljanje lučkih djelatnosti te pružanje usluga koncesionarima u gospodarskom dijelu luke uz znatne uštede prilikom prijevoza sirovina ili gotovih proizvoda do željene destinacije, daljnji razvoj luke Slavonski Brod te znatno povećanje teretnog prometa na unutarnjim plovnim putovima. Izgradnjom planiranih kapaciteta omogućiti će se pretovar i manipulacija i do 1.500.000 tona tereta godišnje. Na natječaju, koji je 25. studenoga 2009. raspisala Lučka uprava Slavonski Brod, za partnera u obavljanju lučke prijevozne usluge, izabran je HŽ Cargo s kojim je početkom travnja, na rok od 25 godina, zaključen ugovor o isključivom pravu iskorištavanja prostora i obavljanju lučke djelatnosti. Ugovorom, koji su potpisali ravnatelj Lučke uprave Slavonski Brod Marijan Jurić i direktor HŽ Cargo Zlatko Rogožar, HŽ Cargo je prvi put dobio pravo na obavljanje lučke djelatnosti na nekom lučkom području te planira dalje razvijati pretovarnu i prijevoznu djelatnost.



NA ČIJOJ SI STRANI PRAVDO?

PISÉ: Dražen Lihatar
FOTO: Dražen Lihatar



Kada nas pritisnu problemi i kad ne vidimo izlaz u rješavanju tih problema, tada tražimo odgovor na pitanje zašto se baš to nama događa i gdje smo pogriješili da bi izbjegli takvu ljudsku sudbinu. Nažalost, živimo u vremenima kada nam drugi svojim postupcima kreiraju sudbine i život i sve više smo u žrvnju beščutnosti i netolerancije. Mi smo sve manje „svoga tela gospodar“ (pri povijetka Slavka Kolarja) jer živimo u vremenu ljudske zavisti, ljudske mržnje, nepoštivanja, borbe za prevlast, gaženjem poštenih, radišnih, skromnih ljudi i zato jer si drugi uzimaju za pravo upravljati našim životima. Samo što ti drugi moraju znati da i njihovim životima upravlja Netko.

U raljama takve sudbine našao se i naš član sindikata, Ivan Lehkec, skretničar u kolodvoru Mala Subotica koji su usprkos svim nedaćama još uvijek bori za pravnicu. Bori se radi svoje obitelji, svoje djece.

Godina 1992. bila je sretna za njega, mladog radnika - zaposlio se na HŽ-u, započeo zajednički život u braku s Mirjanom dobili dva sina Alena i Ivana... Onda ga je sudbina okrenula drugim smjerom. Supruga mu je 2000. godine umrla od teške, zločudne bolesti te je Ivan osta sam sa sinovima u dobi od 3 i 8 godina. Četiri godine kasnije dobio je na korištenje službeni stan u kolodvorskoj zgradi Male Subotice. Bio je oduševljen jer si je mogao drugačije organizirati život.

Bilo mu je blizu radnog mjesta, blizina škole i vrtića i imao je mogućnost voditi brigu o malodobnoj djeci. No onda nastaju problemi. Dolaze hladniji dani a grijanje nije funkcionalo na način da zagrije stambeni prostor. O problemu obavještavam telefonom nadležne u Prometnoj sekciji Varaždin tražeći da se izvrši popravak jer se brine za djecu - njima je hladno. Kako se u par dana nije ništa pokrenulo odlazi osobno u sjedište Prometne sekcije gdje opet od mjerodavnih dobije nadu - znaju za problem i da će se grijanje uskoro rješiti. Studeni je mjesec, dani sve hladniji ali pomaka nema, te nakon ponovne telefonske intervencije dobije odgovor koji ga je zaprepastio - pa ionako ne plaćate grijanje - za popravak se pobrinite sami.

Pita se kako? Jedna peć grije sve službene prostorije kolodvora i dva stana. Poziva majstora za centralna grijanja koji pokušava nešto uraditi da radijatori počnu grijati ali zaključuje da grijanje nije učinkovito zbog velikog prostora kojeg treba grijati. Peć je malog kapaciteta a grije se cijela kolodvorska zgrada. Mjerodavni i dalje šute i ta šutnja prisiljava Ivana da kupi i ugradi peć na kruta goriva, da kupi ogrjev.

Na njegovu žalost pravi problemi za njegovu obitelj nastaju 2008. godine. Uz obavijest iz PS Varaždin o preuzimanju

plaćanja mjesечne obveze za plin počinje dobivati i uplatnice. To je prelilo čašu strpljenja, ponosa, njegovog povjerenja u ljude. Odlazi u sjedište PS Varaždin i potpisuje izjavu u kojoj navodi da je spreman plaćati potrošnju plina od trenutka kada se osposobi grijanje u stanu.

Uplatnice koje redovito stižu ne plaća jer grijanje ne radi a Ivan se žali na ignoriranje odgovornih, njihovu samovolju i neodgovorne postupke. Upućuje pismo na Upravu HŽ Infrastrukture s obrazloženjem situacije ali nema odgovora. Tada je osjetio svoju nemoć pred žrvnjem sistema i tom jadu i nemoći donosi odluku - napušta stan. Iako svjestan da će najviše ispaštati djeca jer su vezana za prijatelje u školi, prijatelje iz vrtića, susjedstvu, zadužuje se kreditno i kupuje trošnu kuću u Belici.

To je žudnja za toplim domom, za mirom i pravednim životom, novim obiteljskim životom koji mu pruža druga supruga Miljenka i djeca.

Vlasnik stana HŽ, ne odustaje. Terete za neplaćanje rate plina, pokreću sudske postupke. Ivan se brani sam jer nema za troškove odvjetničkog ureda i gubi spor na Općinskom sudu u Čakovecu a kasnije i Županijskom sudu u Koprivnici. Gubitkom spora Ivan postaje još jedan od blokiranih građana ovršnom naplatom duga prema HŽ Infrastrukturi. Uzimaju sve - božićnicu, jubilaru ali ne mogu mu uzeti ponos, poštjenje i skromnost. Od svega najviše ga boli što to osjećaju i malodobna djeca, tu borbu za svakodnevno preživljavanje.

Zato nemojte kriviti Ivana što prošle godine nije došao na ljetovanje u sindikalno odmaralište na Ugljanu, što ne ide na sportske susrete članova, na izlete. Kod nas se sve manje poštuje čovjek a o pravu i pravdi da i ne pomišljamo.

Zar smo uistinu prisiljeni trpjeti i šutjeti!? Ivan ne želi i ne može šutjeti jer je žrtva beščutnog sistema i nepravdi punih četrnaest godina i zato ne odustaje od traženje pravde. Naša je dužnost da mu pomognemo u tom traženju pravde u toj borbi protiv sistema, da mu damo podršku jer ćemo tako pomoći njegovoj obitelji.



SUPERHIK U HŽI

PISÉ: Anto Iličić
FOTO: iz strip-a Alan Ford

Poznati reprezentativni sindikat u HŽ-u u najboljoj maniri iz olovnih vremena objavio je na svom fb crticu: U skladu s Kolektivnim ugovorom HŽ Infrastrukture, svim radnicima u HŽ Infrastrukturi biti će isplaćen dar za Uskrs u iznosu od 500,00 kuna na njihove račune.

U KU, u čl. 186. piše:
Radnik ima pravo na dar za Uskrs u visini 8% iznosa neoporezivog dijela prigodne godišnje nagrade utvrđene poreznim propisima koji se isplaćuje u novcu.

Uprava Društva može donijeti odluku i o većem iznosu uskrsnice, ali ne više od visine neoporezivog dara u naravi utvrđenog poreznim propisima.
Neoporezivi iznos za prigodne nagrade (božićnica, naknada za

godišnji odmor i sl.) je 2500,00 kn godišnje. Kolektivnim ugovorom Uskrsnica je ograničena na 8% što je 200,00 kn.

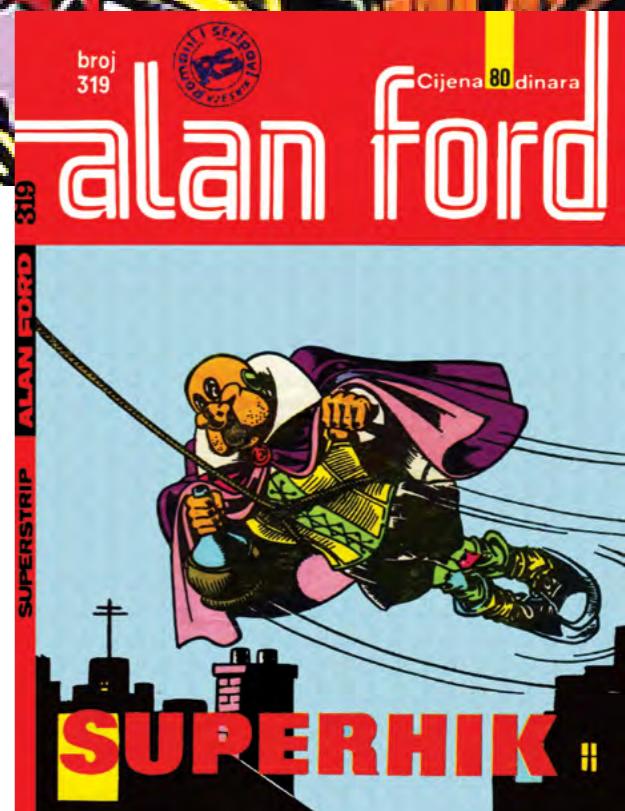
Međutim, uprava HŽ donijela je odluku da se radnicima isplatiti više i to 500,00 kn Uskrsnice.

Pozadina odluke je da su radnici HŽ tijekom 2017. temeljem KU primili:

- regres = 0 kuna,
- božićnica = 1200,00,
- uskrsnica = 400,00.

Ukupno 1600,00 kn.

To je za 900,00 kn manje po svakom radniku. Godišnje. Uzmu ti 1400 pa



vrate 500. Tako je radio Superhik: kraj je siromašnima kako bi dao bogatima.

Oni koji imaju priliku bolje poznavati HŽ, nerijetko kažu da ih sve više podsjeća na likove i događaje iz Alan Forda. Ništa neobično.

Tako je njihova objava o uskrsnici istinita, no fali puuuna prešućene istine.

A tko je Superhik? Prosudite sami.

**SRETAN
USKRS**

Dragan Hrga
vozač u regiji Jug



VOZAČ U REGIJI JUG

PIŠE: Krešimir Belak
FOTO: Krešimir Belak

Dragan Hrga rođen je 22. siječnja 1972. godine u Šibeniku. Osnovnu školu završava u Unešiću, nedaleko od svoga sela Koprna. Srednju strojarsku školu završava u Splitu. Po završetku srednje škole, 1990. godine odlazi na služenje vojnog roka u Suboticu. Na početku oružane agresije pobunjenih Srba i JNA na Hrvatsku u studenom 1991. godine dezertira iz agresorske JNA i preko BiH dolazi do Metkovića. Iz Metkovića se autobusom prebacuje za Split i Drniš gdje se kao dragovoljac prijavljuje u 142. Drnišku brigadu u kojoj ostaje sve do 15. siječnja 1996. godine. Sudjelovao u oslobođilačkim akcijama „Miljevci“, „Bljesak“ i „Oluja“, te Dubrovačkom ratištu kao zapovjednik voda. Poslije demobilizacije, početkom 1996. godine obitelji doseljava u Knin gdje rješava stambeno pitanje, te upisuje tečaj za stručnog prometnog radnika u Splitu. Poslije uspješno završenog tečaja u travnju 1996. zapošljava se na željeznici u kolodvoru Knin na radnom mjestu manevriste. Ubrzo dobiva ugovor o radu za skretničara u kolodvoru Knin. 1998. godine polaže stručni ispit za nadzornog skretničara, te prelazi na to radno mjesto. U međuvremenu upisuje prekvalifikaciju za tehničara željezničkog prometa u srednjoj prometnoj školi u Splitu. 1999. godine prelazi na radno mjesto vozača službenog kombija HŽ

Infrastrukture u regiji Jug što i danas radi. Naime, te 1999. godine, kada je ukinut putnički vlak na relaciji Knin – Vrhovine koji je prevozio službujuće prometno osoblje u kolodvore između Knina i Gospića, umjesto vlaka uveden je službeni kombi za prijevoz izvršnog osoblja na toj relaciji. Osim Dragana vozač je i kolega Vinko Burilović koji se međusobno mijenjaju kao vozači kombija svaki drugi dan. Kolega Dragan je sa poslom zadovoljan, ali ne i cijenom rada koja po satu iznosi 29,19 kuna. Obzirom na broj osoblja koje se prevozi i na pristupne ceste i puteve do pojedinih službenih mjesta kombi iz Knina kreće u dva navrata. Prvo se prevozi osoblje za kolodvore Pađene i Plavno, te vraća smjenu u Knin. Onda se uzima osoblje za kolodvore Zrmanju, Malovan, Gračac, Lovinac, Medak, ponekad i Gospic, te vraća osoblje koje je odradilo svoju smjenu u Knin i tako za danjsku i noćnu smjenu ukupno oko 500 kilometara. Također, dio prometnog osoblja putuje vlakom iz Splita do Knina i kada kasni vlak iz Splita što nije rijedak slučaj, kasni i polazak kombija za Pađene i Plavno, a onda i za Liku. Dodatan problem je što osoblje iz Knina za Liku mora čekati na ulici da se kombi vrati iz Pađena i Plavnog, a to u zimskim mjesecima kada je orkanska bura nije nimalo ugodno. Stoga bi trebalo osigurati službenu prostoriju u kojoj bi službujuće osoblje moglo čekati povratak kombija. Ne treba napominjati da kada su vremenski uvjeti otežani, osobito zimi kada je snijeg, led i orkanska bura koja je odgovornost službenog vozača za sigurnost osoblja. Kolega Dragan je 2002. godine doživio prometnu nesreću na poslu koju nije skrivio, vraćajući se iz Like gdje mu je polomljen lijevi kuk i sva rebra na lijevoj strani. Osim tih tri mjeseca oporavka, bolovanje nije nikad koristio. Čest je slučaj u zimskim mjesecima da je zbog vremenskih uvjeta kompletna cesta Knin – Gračac zatvorena za sav promet. Tada se izvršno osoblje prevozi pružnim vozilima ili se čeka prvi putnički ili teretni vlak, a znalo se dogoditi da osoblje ostane zarobljeno u kolodvorima i preko 24 sata. Kolega Dragan otac je petoro djece, Ivan i Marko (1993.) blizanci, Lorana (1997.), Laura (2010.) i Luka (2014.). Sinovi Ivan i Marko su također završili redovnu željezničku školu za tehničara željezničkog prometa u Splitu sa odličnim uspjehom, ali nažalost nisu imali priliku niti položiti stručni ispit, a kamoli se zaposliti na željeznici, a svi znamo koliko nedostaje radnika, osobito u izvršnoj službi. I na kraju u slobodno vrijeme kolega Dragan se bavi lovom u lovačkom društvu „Dinara“ iz Knina i lovačkom društvu „Prepelica“ iz Unešića.



1000 MI DABROVA LONJSKOG POLJA

PIŠE: Mario Dautović
FOTO: Wikipedia

Kako svakodnevno putujem vlakom na posao, svašta me zanima pa vidim raznorazne promjene koje se događaju uz prugu. Pa tako jedan dan prelazeći preko mosta spazim veliko drvo koje raste na obali potoka, na kojem je u širini oko pola metra potpuno ogoljena kora. Prvo sam pomislio da su koru ogulile srne, ili divlje svinje pa čak i divlji zec. Sjetim se onda da oni neće staro drvo tako ogoliti, oni napadaju samo mlađe, a najviše vole voćke. I tako, budući da volim ribolov, često idem u Lonjsko polje i na rijeku Illovu, sjetim se dabrova, koji su mi u zadnje vrijeme često pravili društvo u ribolovu. Posebno zadnjih nekoliko godina. Od kolega ribolovaca sam znao čuti da je prije desetak godina u Lonjsko polje pušteno nekoliko pari dabrova. I ponukan time proguglam malo po internetu i saznam da su dabrovi u Hrvatskoj izumrli početkom dvadesetog stoljeća ali su ih devedesetih godina prošlog stoljeća uvozili u Hrvatsku i puštali u prirodu. Projekt na međunarodnom nivou zvao se "Dabar u Hrvatskoj". A

prije dovođenja u Hrvatsku stručnjaci iz Njemačke i Hrvatske odabrali su najpogodnije mjesto za nastambu. Od nekoliko potencijalnih lokacija, među kojima su neke uz rijeku Česmu, Lonju i Dravu, došli su do najpogodnije. Do Žutice: šume u blizini Ivanić Grada, udaljene 40-ak km od Zagreba. Tako su 20. travnja 1996., u šumu Žutica ispuštena prva dva dabra. Mužjak i ženka. Budući da nije baš lako uhvatiti te slobodne žive jedinke, do 1998. dabrovi su se dopremali i ispuštili u Žuticu čak 9 puta. Iz Bavarske je u te tri godine dopremljeno i na područje Žutice ispušteno 47 jedinki dabrova od čega su 24 ženke. Krajem '97. dopremljeno je još 29 dabrova koji su pušteni u rukavce Drave kod Legrada. A godinu dana poslije njih još 9 u šumu Česma. Do kraja te godine broj dabrova se utrostručio, što je dokazalo da su se potpuno udomaćili u Hrvatskoj. Danas se procjenjuje, da su se namnožili do otprilike 5 do 6 tisuća jedinki, od kojih se oko pola zadržalo

problema s dabrovima. Moja pruga prolazi rubnim dijelovima Lonjskog polja kroz te podvodne šume gdje se dabrovi zadržavaju. Eto jedan je već primijetio da mu je ovaj potočić baš zgodno mjesto da si tu napravi svoju nastambu te je počeo rušiti ovo veliko drvo uz potok. I tu prepoznajem potencijalni problem i rizik za našu željezničku infrastrukturu. Doduše, ovo drvo nije dovoljno veliko da bi moglo pasti na prugu, ali što ako se dabar namjeri na neko drugo dovoljno veliko stablo uz prugu? Dabar tako svaki dan po malo gloda drvo i jedan dan će se drvo srušiti, samo je pitanje da li će baš pasti u potok kako to dabar planira ili će se srušiti negdje u stranu. Tako hipotetski postoji mogućnost i da padne na prugu. Ako se to dogodi za pretpostaviti je da će se pri tome oštetiti kontaktna mreža i prouzročiti zastoj u prometu a moguće i nešto teži izvanredni događaj sa većim posljedicama. Ako drvo i ne padne na prugu nego u potok, problem će nastupiti kasnije kad se zbog brane podigne nivo vode i kod većih kiša mogla bi pruga biti poplavljena. Problem sa padovima drveća na prugu na mreži HŽ Infrastrukture do sada

najviše je bio zastupljen na brdskim prugama, u Gorskem kotaru i u Lici jer je tamo teško osigurati da drveće nije blizu pruge zbog takve konfiguracije terena. Ali ako se dabrovi nastave tako širiti moguće je da će se takve iste situacije početi pojavljivati i na nizinskim prugama, pogotovo onima koje prolaze kroz šume. Dabar je vrlo vrijedna životinja. On ruši drveće kad radi sebi nastambu ali i čisto iz rekreacije i valjda zbog brušenja zubi. Jednostavno, u njegovoj prirodi je da glođe stabla i ruši ih. Do sad ih je rušio u Lonjskom polju u divljini pa nikoga to nije previše smetalo. Očito se dabar približava sve više i u civilizaciju, u blizinu prometnica, pa tako i do naše pruge. Kako je zaštićena vrsta ne smije se ubijati, što bi nekako trebala regulirati država. Pa jadna naša željezница, uz sve probleme koje imamo, sustavno zanemarivanje željezničke infrastrukture od strane svih dosadašnjih vlada, loše stanje pruga koje za posljedicu ima smanjivanje brzina, smanjivanje broja putnika, smanjivanje prevezeno tereta sada nam se je suprotstavio i dabar, koji očito nema razumijevanja za našu situaciju. Prije 20-tak godina

kada su se dabrovi uvozili u Hrvatsku vjerojatno se nisu prepoznavali problemi koji bi mogli nastupiti u nekoj bližoj ili daljoj budućnosti. Osim pravih dabrova koje smo uvezli imamo mi u našem društvu i naše domaće "dabrove" koji su skloni rušenju i pravljenju brana da bi sebi izgradili nastambe. Samo što oni nisu baš previše simpatični a prave veću štetu. Ipak, u našem društvu sve više se povećava svjesnost da je potrebno baviti se upravljanjem rizicima. Na to nas tjeraju direktive Europske unije pa moramo to uklopiti u naše zakone i propise. Tako danas imamo dobre alate za prepoznavanje mogućih rizika. I u HŽ Infrastrukturi tako postoji Uputa o upravljanju rizicima ali nikako da se prepozna koristi identifikacije, procjene i upravljanja rizicima. Zato bi bilo dobro da se rizicima u našoj firmi počne sustavno upravljati. Jer ako se nije o tome razmišljalo prije dvadesetak godina, ~~moramo mi razmišljati sada. Moramo~~ pripitomiti naše dabrove.

¹ <http://magazin.hrt.hr/331917/prije-20-godina-dabar-se-vratio-u-hrvatsku>



ŽELJEZNIČAR STAROGA KOVA

PIŠE: Ante Kunčić
FOTO: Ante Kunčić



Kako bi pokazali da ga nismo zaboravili, obavili smo razgovor s bivšim kolegom i našim dugogodišnjim članom a danas umirovljenikom Antonom Praženom. Rođen je davne 1949. godine. Nakon završene srednje škole Ante je otisao „gol i bos“ u Luksemburg, u nadi za boljim životom. Tamo je radio 5 godina i vratio se kući jer je shvatio da gdje god dođeš uvijek si stranac, pa poručuje današnjoj mladosti da ostanu svoji na svom i ovdje se izbore za bolji život. Nakon povratka zaposlio se na željezničari gdje je obnašao cijeli niz poslova od bravara, rukovatelja

manevre, konduktora i na kraju popisni vlakovođa odakle je i otišao u mirovinu 2010. godine. U svome radnom vijeku nikada nije dobio prijavu i nikada nije odbio bilo kakav posao. Danas mu je neshvatljiva podjela željeznice na tri društva ali rekao sam mu da je to neka druga priča.

Kaže, iako je prošlo skoro 8 godina od umirovljenja, skoro svaki dan prođe preko kolodvora, pozdravi željezničare jer tu se uvijek ugodno osjeća. U mirovini ne miruje nego je fizički aktivan, obožava plivanje. Sezonu započinje u četvrtom mjesecu a okonča u listopadu

i to preporuča svima koji su u mogućnosti jer je plivanje podloga za dobro zdravlje i mladoliki izgled.

Uvijek kad se sretнемo spomenemo se sindikalnog hodočašća u Lurd gdje je Ante zajedno sa suprugom putovao i smatra ga jednim od najljepših izleta gdje je bio te je izrazio želju ponovno putovati zajedno s nama. Poželio sam mu mnogo zdravlja i puno preplivanih milja.

**SRETAN
USKRS**



'DRUŠTVO BESPLATNOG RUČKA' (FREE LUNCH SOCIETY, 2017.),
redatelj Christian Tod, film prikazan na festivalu ZagrebDox 2018.

PIŠE: Robert Jukić
FOTO: ustupio ZagrebDox

U jednoj od početnih scena dokumentarnog filma 'Društvo besplatnog ručka', dok se vozi u superbrzom! vlaku negdje u Europi (Njemačka - Austrija), vlasnik DM-a Götz Werner, tvrtke koja pod sobom ima lanac trgovina i čiji su djelatnici zadovoljni plaćama i uvjetima rada, objašnjava kako bi trebalo uvesti zajamčeni osobni dohodak (ili, kako se drugdje navodi, bezuvjetni temeljni dohodak). Zanimljivo je da se za to zalaže vlasnik uspješne tvrtke, kapitalist koji u gotovo čitavoj Europi ima trgovine i zaposlenike i kojemu je u interesu profit, a ne humanitarna pomoć. Čini se da taj koncept, unatoč prevladavajućem mišljenju o zaradi kao uvjetu za život, nosi u sebi ekonomski potencijale koji su zanimljivi i uspješnim poduzetnicima, a ne samo potencijalnim korisnicima te beneficije.

Po definiciji zajamčeni osobni dohodak znači da svaki punoljetni građanin svaki mjesec od države dobije fiksni iznos novca, bez obzira na obiteljski, ekonomski ili zaposlenički status. Bio zaposlen ili nezaposlen, ima ili nema obitelj ili imovinu, svakog mjeseca na račun dobiva fiksni iznos novca s kojim može raspolagati po svojoj volji. Zagovornici koncepta očekuju ekonomske i društvene koristi. Smatra se da bi egzistencijska sigurnost potaknula radne i kreativne potencijale koji bi u konačnici bili veći od ulaganja. Teza kako ljudi ne bi htjeli raditi kada bi imali osigurana sredstva za život ne stoji, što u filmu prikazuju primjeri ljudi koji su osvojili velike sume i nastavili raditi svoj posao.

Osim vlasnika DM-a, u filmu se pojavljuju i drugi sugovornici koji govore o zajamčenom osobnom dohotku. U Americi je sredinom sedamdesetih godina prošlog stoljeća na pet lokacija (jedna je bila u Kanadi) pet godina isplaćivan zajamčeni osobni dohodak, ali je eksperiment prekinut, bez analize rezultata. U Švicarskoj je raspisan referendum o zajamčenom osobnom dohotku (ali nije prošao). Zanimljivo je da se eksperiment sa zajamčenim osobnim dohotkom

pokazao uspješnim u jednoj afričkoj zemlji. U nerazvijenoj Namibiji, u sklop borbe protiv siromaštva, odabran je jedno selo čijim su stanovnicima isplaćivali zajamčeni osobni dohodak, što se pokazalo korisnim za razvoj sela. Ljudi su platili dugove i školarine, obnovili sredstva za rad i tako se osposobili za daljnju djelatnost.

Austrijski redatelj Christian Tod po struci je ekonomist, a trenutačno piše doktorat o zajamčenom osnovnom dohotku. Njegov debitantski film 'Fatsy - The Last Cowboy of Austria' (2007.) dobio je posebno priznanje na Filmskom festivalu Crossing Europe u Linzu. Film 'Društvo besplatnog ručka' dobro je prihvaćen na ZagrebDoxu i drugim svjetskim festivalima dokumentarnog filma CPH:DOX 2017; Međunarodni filmski festival u Bergenu 2017; Međunarodni filmski festival DocAviv 2017; Festival dokumentarnog filma Millennium Docs Against Gravity 2017 i DOCVILLE 2017.

DULJINA DUŽINE

u skretanje by nenad katanich



RIJETKO KAD IMAM PRILIKU SAZNATI EKSLUZIVU KAO OVA PUT. NARAVNO SVAKA SLIČNOST SA STVARNIM OSOBAMA I DOGAĐAJIMA JE NEMOGUĆA (AKO IPAK NETKO PRONAĐE NEKU SLIČNOST-ONDA SE VARA), A ZA NUSPOJAVE SVAKAKO UPITATI SVOG LIJEČNIKA ILI LJEKARNIKA...

Luka Redžepagić - kojem su zlobnici dali nadimak Buzdovan za promjenu bio je u svom uredu.

Malo tko od onih dolje bi mogao povjerovati, ali ipak i on je ima nekog iznad sebe. A ti iznad njega tražili su da napravi praktičan plan kako smanjiti broj radnika a da se oni ne bune.

Naravno znao je da je to teška misija, ali to je jedna od rijetkih poslova koje je radio. Kao iskusni pripadnik kaste odozgo , znao je da se mora osigurati od otpora. Ona drugi sindikat je eliminiran, pa se sa te strane ne mora bojati. Prvi je potpisao što je potpisao, pa kad bi se zakuhalo, nema argumenata. Zapalio je uvoznu cigaru, natočio domaću žesticu i mezetu te češnjak. Sa površnim zanimanjem čitao je izvještaj na tu temu koji je dobio od Ivecia. Iskorištenost po radnim mjestima 28-36%, godišnji odmori puno posto, bolovanja malo posto.....

Nikad nije vjerovao matematici. Pogotovo kada mu izračun daju njegovi podređeni. Naučio se od starih kadrova iz onog vremena , koje je inače javno prezirao, kako se radi kako se drže uzde. Tako umjesto izračuna, funkcija, logaritama i tehnologije, više je vjerovao doušnicima sa područja, čija imena, razumijete ne smijem

otkriti. Njihovi podaci su bili puno egzaktniji i njemu razumljiviji.

Osim toga, za razliku od izračuna, funkcija, logaritama i tehnologije dokazivi ali i upotrebljivi kao argumenti kada dođe stani - pani. Znao je , od svojih učitelja koje je prezirao, kako se s tim nitko ne bi mogao suočiti. Sve je bilo lijepo napisano na papirima. Nadnevak i ostalo pokrepljeno stvarnim ljudima.

Između ostalog:

IRENA: pričala na privatni mobitel -52 minute; popravljala šminku u četiri navrata - 43 min; jela Voćnu salatu u dva navrata - 33 minute (duduše , u međuvremenu se javila na šest telefonskih poziva); Korištenje tolaleta čak osam puta (navodno) u ukupnom trajanju 17 min: Pila

kavu u dva navrata u ukupnom vremenu od 96 minuta iako je , duduše, radila svoj posao , ali ipak pila je kavu što možemo okarakterizirati kao smanjenu koncentraciju....

BARTOL: timario cvijeće u radnim prostorijama te fićukao - 42 min; hranio psa lutalicu koji je naišao - 9 min; išao kupiti u obližnju pekaru i jeo burek -26 min; kosio travu oko objekata (iako mu je to naredio šef, svjedno nije radio svoj osnovni posao - 218 min; podmazivao bicikl - 43 min.....

Uglavnom bio je zadovoljan ovim prikupljenim podatcima koji kao što je očito, podupiru kojekakve izračune koje niti sam ne razumije. Tko bi mogao odoljeti takvim dokazima ?



POZIV NA PODNOŠENJE PRIJAVA ZA KORIŠTENJE APARTMANA U ODMARALIŠTU VILA „OLEANDAR“ NA OTOKU UGLJANU U SEZONI 2018. GODINE



Pozivamo sve zainteresirane radnike HŽ Infrastrukture na podnošenje prijava za korištenje apartmana u odmaralištu „Vila Oleandar“ na otoku Ugljanu.

U odmaralištu „Vila Oleandar“ angažiran je domar kojemu je potrebno javiti se pri dolasku kao i pri odlasku. Korisnici se moraju pridržavati propisanog kućnog reda i u odmaralište ne smiju dovoditi kućne ljubimce te ne smiju u dvorištu parkirati motorna vozila, postavljati šatore, niti kampirati. Ljetovanje je organizirano u smjenama od po 7 (sedam) dana i to u punoj turističkoj sezoni i izvan sezone.

Puna turistička sezona
od 25. lipnja do 3. rujna tekuće godine.

Pred sezona
od 4. lipnja do 24. lipnja tekuće godine.

Post sezona
od 4. rujna do 17. rujna tekuće godine.



Naknada za korištenje jednog apartmana u 2018. godine iznosi:

- 720,00 kn po terminu u PRED SEZONI, • 900,00 kn po terminu PUNOJ TURISTIČKOJ SEZONI, • 720,00 kn po terminu u POST SEZONI.

Na navedene iznose obračunava se boravišna pristojba u skladu sa Zakonom o boravišnoj pristojbi (NN broj 152/08, 59/09, 97/13 i 158/13).

Smjena gostiju obavlja se ponedjeljkom.

Gosti koji odlaze apartman trebaju napustiti do 10:00 sati, a gosti koji dolaze u apartman mogu od 13:00 sati (zbog čišćenja i promjene posteljine). Prijave za korištenje odmarališta podnose se isključivo na za to predviđenom obrascu. Prijave se dostavljaju putem povjerenika SPVH na Vašem području, uz napomenu da svaka prijava mora biti ovjerena od strane povjerenika SPVH. Prijave moraju biti čitko popunjene. Neovjerene i nepotpune prijave neće se uzimati u obzir.

Krajnji rok za dostavu prijava u prvom krugu je 20. travnja 2018. godine.

Nakon obrade prijava, a najkasnije do 30. travnja 2018. godine podnositelji prijava će biti obaviješteni o rezultatima natječaja. Sve ostale detalje možete dobiti kod povjerenika SPVH na svom području.