

VIJESTI SINDIKATA PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE ZPERNU



RUJAN 2018.



RUJAN 2018. • BROJ 80 • ISSN 1132 - 7739

SPORTSKI SUSRETI

"KREŠIMIR POSAVEC"

ROVINJ 2018.



SVIJET VOLI POBJEDNIKE

foto: Josip Tirić



foto: Josip Tirić

VLAK NA SLIJEPOM KOLOSJEKU

Daklem... gledam sinoć Dnevnik... inače sam se cijepila protiv nebuloza koje tamo bivaju izrečene ali sinoć eto nekim čudom krajčicom oka uhvatim kadar pruge i "krušku" skretnice ...odma u meni sve ustreperi pa sva ponosno i nadmeno pojačam ton, jer pazi sad će o "mojoj firmi" moš mislit! ...više me uvatija straj da će se u kadru pojavit šjor Ole i reč neku veliku istinu tipa "joj kako su nama pruge super brze, (udeš mlad u Zagrebu izadeš srednjih godina u Splitu), imamo putnika više nego vlakovi u Indiji a o bruttu neće počet ni govorit jerbo su na onih 6 makinja koje imaju ljudi primoren od posla padaju s nogu ili ti ga sa istih makinja i puf !!!!! eto ti njega ...al' nije to bilo dosta eto ti i nje. Gospoda Predsjednica kaže nedopustivo je da put vlakom od Beča do Zagreba traje koliko i za vrime Austro-Ugarske!!! Ma moš mislit? Ne traje isto! Traje duže! I sad kažu koja miljarda eura će se uložit u feratu... Kažu Austrijanci se nauživali bunike i kud će s lovon nego na Hrvatske željeznice ... aj dobro kažen ja ... drag mi je to svit, imala prilike surađivat s njima na kapitalnom remontu pruge ... sve po PS-u... i na vrime ...i onda stade za govornicu njihov Presidente. I kako je Alexa govorila meni k'o da je k'o trisku za triskon lipija . 🤦..kaže čovik ako očete lov postoje uvjeti. Mila nediljo!!! Uvjeti, kakvi uvjeti? 🤨 si ti normalan a...počelo mi se desno oko trzati i liva ruka kočit, kad ono poče... •pravni okvir (meni odma Čača

pade na pamet)

- učinkovita administracija (pade mi na pamet Dante i deveti krug pakla)
- vladavina zakona (mila nediljo skoro me prikinilo)
- jasni porezni sustav (JASAN DA JASNIJI NE MOŽE BIT... SUPER HIK U SVOJ SVOJO RASKOŠI).

I na kraju - raspoloživa radna snaga... e tu sam se priznajem nasmijala od srca... jer na željeznici ako koga ima da je raspoloživ to je pozamašan broj tehnologa v.d. ovog v.d. onog, tajnica, zamjenika po kućama svih boja u kojima se šefuje HŽ-om... jer običnih željezničara nema... ima nas toliko da ja (i mojih pet kolega) na današnji dan imamo 30 dana (svak dakle cili ovogodišnji godišnji) koji naravno neću vidit u ovoj godini ni dana i nekih 28 sati prekovremenih koji sam odradila ali njih će mi se "izbit" jer čarobno za to se nađu ljudi ... za godišnji ne ... i onda počne gonjenje robova na godišnji tamo od 1. 2.-30. 6. jer ako nisi iskoristija od prošle do tad firma mora platit ... a neeeeeeeš razbojniče ... dignit ćemo mi anjci one iz penzije da se vrate radit a neš naše kune kaže poslodavac ... i tako Alexa završija govor a ja ostala onako sidit mislin se fala ti Bože šta mi se ukočila liva ruka desnon mašen loparičen i pišen ... I ode Alexa a s njim i san o vlaku koji ne ide brzinom pri kojog mogu pribrojat dlake na glavi slučajnog putnika.

Sandra Rašetina



IMPRESUM

SURADNICI

Glavni urednik
Anto Iličić

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

Fotografije
SPVH

Naslovnica
ekipa Zagreb GK

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

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

KAD DODVORAVANJE ZAMJENI SIGURNOST

PIŠE: Anto Iličić
FOTO: SPVH



u kojem je jedino rješenje savijanje kičme. Ne fizičko savijanje, jer se u poslovnom okruženju u kojem funkcioniramo nema gdje pobjeći, nego duhovno. Posvemašnja šutnja o stanju i upravljanju u našoj firmi nešto je na čemu počiva legitimitet imenovane ekipe. Kad vidim članove uprave kako se neargumentirano samohvale, vidim i bijedu države i politike koja ih je postavila. Što je ta neuka ekipa umislila? Da može s nekoliko traljavo vođenih EU projekata prodavati priču o svom vrhunskom poslu? Jel' to interes RH?

Strateški državni interes mora biti stvaranje željeznice koja će biti razvojni kotač cijeloj hrvatskoj privredi. E, takvoj željeznicu trebaju kvalitetni radnici koji ne žele raditi na određeno, nego žele pravi, siguran posao.

Sadašnji radnici grabe prilike i odlaze s poticajima ili bez njih, tako da smo u dramatičnoj situaciji o kojoj se uglavnom šuti. Sve očitije je kako

Nedavno smo u Poslovnom dnevniku mogli pročitati tekst koji započinje ovom rečenicom: **I dok se europske željeznice obnavljaju, naše su u lošijem stanju nego što su bile prije 50-ak godina. Kada bi se u narednih 20 godina u željezničku infrastrukturu u Hrvatskoj uložilo ukupno 50 milijardi kuna, dovelo bi se je u stanje u kojem je bila kad je izgrađena prije 40 do 100 godina.** Već nekoliko desetljeća na željeznicu propuštamo napraviti neke stvari na koje upozoravaju stručnjaci - oni rijetki koji još uvijek rade u našoj firmi, ali i oni koji su zbog svojih prijedloga pali u nemilost vodećih ljudi u našoj firmi. Vrijeme prolazi, a željezница samo dublje tone.

Kad dodvoravanje zamjeni sigurnost, jer klanovska pripadnost i moralno opredjeljenje traže seiza svakog kutka omiljene nam firme, to je svijet

ODLAZAK U MIROVINU 2020.

rb	radno mjesto	2020. za mirovinu
1.	prometnik vlakova	120
2.	skretničar	90
3.	skretničar postavničar	5
4.	skretničar kol. radnik	40
5.	nadzorni skretničar	5
6.	rukovatelj manevre	5
7.	manevrist	10
8.	čuvar ŽCP	5
9.	vlakovođa	15
10.	pomoćnik šefa kol.	25
	UKUPNO	320

danasa u našoj firmi prevladava menadžment koji ne vidi problem, ne shvaća opasnost nedostatka radnika. Za te naše menadžere, ali i ostale koji su savili kičmu vrijedi napomenuti: nalazimo se u Europskoj uniji, svaki hrvatski građanin ima pravo raditi u dvadesetak i više zemalja te EU. Poslovna politika koja se sada provodi očito razmišlja kako će kad zatreba doći sirotinja iz Bosne ili Srbije, slično kao turistički sektor koji nije prepoznao problem.

Ne treba biti vrhunski intelektualac kako bi shvatio promašenost takve politike, jer sirotinja iz okolnih zemalja kao i naša odlazi u Austriju, Njemačku ili Irsku; za sezonski rad se dobiju radne dozvole. Rumunji i Bugari, zašto bi dolazili kada je kod njih sve bolje? A ako negdje i odu, Talijani će im prvi ponuditi bolje plaće od onih koje se isplaćuju u našoj firmi?

Ljudi moji, pa zar je tržište toliko teško shvatiti? Ako nečega na tržištu nedostaje, a trenutno nedostaje dobrih radnika, onda im cijena rada raste. Za hitne mjere zapošljavanja treba povećati plaću i beneficije, učiniti našu firmu privlačnom za zapošljavanje.

Sjetimo se kako smo u ne tako davna, prošla vremena imali suradnju sa školama koje obrazuju potrebne kadrove, organiziraju tečajeve za osposobljavanje i prekvalifikacije radnika. Možda se tu još i može nešto popraviti...

Nedavno smo mogli pročitati kako su njemačke kompanije toliko očajne u želji da privuku i zadrže radnike da im nude mogućnosti poput dužih godišnjih odmora, kraćeg radnog vremena i fleksibilnih smjena, iako zaposlenici u toj zemlji već rade najmanji broj radnih sati u EU.

Prošle je godine željeznički operator u državnom vlasništvu Deutch Bahn, jedan od najvećih državnih poslodavaca, ponudio radnicima mogućnost izbora između 6 dodatnih dana godišnjeg odmora, povišice od 2,6 % ili jednog sata manje u radnom tjednu. Od otprilike 137.000 zaposlenika kojima je dan taj izbor, 58 % je odlučilo uzeti dodatne dane godišnjeg na već postojećih 28 ili 30 dana, 40 % je odabralo povišicu, a tek 2 % je smanjilo svoje radni tjedan s 39 sati na 38. „Suočeni smo s velikim izazovom kako privući zaposlenike i učiniti ih vjernima nama. Moramo razmišljati o tome što zaposlenici žele“ za Reuters je izjavila voditeljica radnih uvjeta u Deutsche Bahnu Sigrid Heudorf. Odabir odmora pretežito je izražen među ženama, koje broje samo 23 % zaposlenika DB-a.

U Deutsch Bahnu radnici rade oko 1.600 sati godišnje, više od njemačkog prosjeka. To je standardnih 39 sati tjedno u usporedbi s 35 sati

NEDOSTATAK RADNIKA RUJAN 2018.

rb	radno mjesto	CENTAR
1.	prometnik vlakova	46
2.	skretničar	18
3.	skretničar postavničar	
4.	skretničar kol. radnik	12
5.	nadzorni skretničar	
6.	rukovatelj manevre	7
7.	manevrist	18
8.	čuvar ŽCP	5
9.	vlakovođa	6
10.	pomoćnik šefa kol.	
	UKUPNO RJ CENTAR	112

NEDOSTATAK RADNIKA RUJAN 2018.

rb	radno mjesto	ISTOK
1.	prometnik vlakova	12
2.	skretničar	21
3.	skretničar postavničar	1
4.	skretničar kol. radnik	3
5.	nadzorni skretničar	
6.	rukovatelj manevre	4
7.	manevrist	13
8.	čuvar ŽCP	8
9.	vlakovođa	1
10.	pomoćnik šefa kol.	1
	UKUPNO RJ ISTOK	64

NEDOSTATAK RADNIKA RUJAN 2018.

rb	radno mjesto	JUG
1.	prometnik vlakova	12
2.	skretničar	8
3.	skretničar postavničar	
4.	skretničar kol. radnik	
5.	nadzorni skretničar	1
6.	rukovatelj manevre	
7.	manevrist	
8.	čuvar ŽCP	
9.	vlakovođa	1
10.	pomoćnik šefa kol.	
	UKUPNO RJ JUG	22

NEDOSTATAK RADNIKA RUJAN 2018.

rb	radno mjesto	SJEVER
1.	prometnik vlakova	17
2.	skretničar	9
3.	skretničar postavničar	1
4.	skretničar kol. radnik	
5.	nadzorni skretničar	1
6.	rukovatelj manevre	
7.	manevrist	
8.	čuvar ŽCP	
9.	vlakovođa	
10.	pomoćnik šefa kol.	
UKUPNO RJ SJEVER		28

NEDOSTATAK RADNIKA RUJAN 2018.

rb	radno mjesto	ZAPAD
1.	prometnik vlakova	20
2.	skretničar	8
3.	skretničar postavničar	
4.	skretničar kol. radnik	10
5.	nadzorni skretničar	
6.	rukovatelj manevre	1
7.	manevrist	7
8.	čuvar ŽCP	1
9.	vlakovođa	
10.	pomoćnik šefa kol.	1
UKUPNO RJ ZAPAD		48

NEDOSTATAK RADNIKA SVE REGIONALNE JEDINICE

rb	radno mjesto	UKUPNO PO RADNIM MJESTIMA
1.	prometnik vlakova	107
2.	skretničar	64
3.	skretničar postavničar	2
4.	skretničar kol. radnik	25
5.	nadzorni skretničar	2
6.	rukovatelj manevre	12
7.	manevrist	38
8.	čuvar ŽCP	14
9.	vlakovođa	8
10.	pomoćnik šefa kol.	2
UKUPNO SVE REGIJE		274

u industrijskom sektoru proizvođača automobila i inženjerskim tvrtkama. U proteklih pet godina DB je zaposlio 60.000 novih radnika. Potreba za zapošljavanjem mora se nastaviti i u doglednoj budućnosti: 44 % trenutnih zaposlenika je starije od 50, dok je 28 % iznad 55 godina starosti. Na DW mogli smo pročitati prevladavajući stav u Njemačkoj: "Ljudi se obučavaju za rad i u drugim zemljama, stoga ne bi trebalo biti problema s njihovim vještinama - ostalo se može naučiti usput, uključujući i jezik."

Ono što u Njemačkoj nedostaje su radnici sa srednjom stručnom spremom: medicinske sestre, bolničarke, njegovatelji, odgajatelji, električari, stolari, željeznički radnici. Takva zanimanja pokrivaju 60 % njemačkog tržišta rada.

Za razliku od Njemačke u RH je gotovo 200.000 ljudi na burzi rada, no svejedno hrvatski poslodavci muku muče tražeći radnike koji znaju i žele raditi. Hrvatska rapidno gubi stanovništvo, a velikom većinom odlaze ljudi u naponu radne snage koji imaju vještine koje lako mogu unovčiti u inozemstvu i naći posao. Što je još gore za demografsku sliku zemlje, odlaze cijele obitelji i Hrvatska već bilježi alarmantan pad broja novorođene djece.

Tako smo u lipnju imali četvrtu najvišu stopu nezaposlenosti u EU i gotovo 100 tisuća manje aktivnih osoba na tržištu rada nego u 2008., dok nedostatak radne snage u pojedinim sektorima prijeti zatvaranju mnogih poslova.

Starosna struktura radnika u našoj firmi je takva da će u sljedećih pet godina oko 500 radnika imati uvjete za starosnu mirovinu. Paralelno, Prometni sektor funkcioniра tako da namjerno održava funkcioniranje sa smanjenim brojem izvršitelja na radnim mjestima izvršnih radnika. Dočim, nadgradnja se eksprešno popunjava...

Takvo višegodišnje stanje izoštrilo je činjenicu da menadžeri u HŽ Infri primjenjuju dvostrukе kriterije, da su neetični do boli. Nedovjedno to je najvažniji razlog tužnog stanja željezničke infrastrukture. Ne kaže stara narodna da riba smrdi od glave.



PIŠE:Nebojša Gojković
FOTO: Nebojša Gojković



Jedna od onih koji čekaju posao na željeznicu je i Lucija Matković, kći našeg kolege Damira Jantosa,

PIŠE:Ivica Stojak
FOTO: Ivica Stojak



Što vas je motiviralo za željezničku školu?

Dolazim iz željezničke obitelji u kojoj mi je pokojni djed Mijo radio kao ložač te je tragično poginuo u željezničkoj nesreći između Sadina i Kaštel Starog u sudaru vlakova 16.

2. 1966. godine. Otac mi je također radio na željeznicu cijeli radni vijek na održavanju vagona sve do umirovljenja u svibnju ove godine. Kako sam odrastao uz prugu i sa obzirom na obiteljsku tradiciju i ja

ČEKANJE PRILIKE - Lucija Matković

prometnika vlakova u kolodvoru Đurđenovac.

Lucija, molim te da nam kažeš nekoliko osnovnih podataka o sebi.

Rоđena sam 20. lipnja 1989.g. u Našicama, živim u Fericancima, udana sam i majka sam jednog djeteta.

Kada si završila srednju školu?

Srednju školu za zanimanje prometnik vlakova završila sam 2008. godine i od onda čekam da počnem raditi posao za koji sam se školovala.

Jesi li položila i praktični dio, odnosno HŽI-644?

Jesam, odstažirala sam i položila praktični dio u kolodvoru Bizovac još 2011. godine.

Da li si u međuvremenu radila negdje drugdje?

Jesam, radila sam jedno vrijeme u Hrvatskoj vojsci i u jednoj tvrtki za obradu drveta.

Jesi li spremna raditi kao prometnik vlakova ukoliko ti se ukaže prilika?

Naravno, istog trena bih išla raditi ukoliko me pozovu. Trenutno ne radim nigdje, a nemam namjeru otići iz Hrvatske, tako da ukoliko HŽ Infrastruktura bude trebala zaposlenike, stojim na raspolaganju.

ČEKANJE PRILIKE - Mijo Stojak

sam odlučio postati željezničar.

Jeste li nakon završetka škole dobili priliku raditi na željeznicu?

Nažalost nakon završetka škole nisam dobio priliku raditi na HŽ-u iako sam slao zamolbe u HŽ Infrastrukturu i HŽPP. Prijavio sam se na natječaj za prijem pripravnika prometne struke u HŽ Infrastrukturu ove godine te sam pozvan na psihološko testiranje u Zagreb. Nakon toga sam pozvan na seleksijski intervju u Splitu gdje sam izrazio spremnost za rad gdje god treba. Nakon nekog vremena dobio sam obavijest da nisam primljen.

Kako ste se snašli nakon škole, dali sada radite?

Još kao dijete počeo sam trenirati nogomet tako sam prošao školu nogometa u Hajduku, Omladincu, Mosoru a sada igram u 3 HNL za Zagoru iz Unešića. Radim kao

konobar u Unešiću zadnje dvije godine.

Jeste li još uvijek zainteresirani za posao na željeznicu?

Naravno da sam zainteresiran za posao na željeznicu i nadam se da će biti još natječaja kako bih i ja dobio priliku nastaviti obiteljsku tradiciju.

Za kraj možemo Miji poželjeti sreću u pronalasku posla na željeznicu. S obzirom na činjenice nedostatka radnika mislimo da se Mijo ima pravo nadati skorom zaposlenju.



PRIČA O USPJEHU ILI USPJEŠNO PRODAVANJE MAGLE?

Projekti ulaganja u modernizaciju i gradnju željezničke infrastrukture - priča o uspjehu ili uspješno prodavanje magle?

PIŠE:SPVH
FOTO: SPVH

-3. DIO- KAKO PRISTUPITI PRIPREMI PROJEKTA - PRIMJER „NIZINSKE PRUGE“

Uvod

Jesu li projekti modernizacije i gradnje koje priprema i provodi HŽI kao upravitelji infrastrukture, priča o uspjehu i zalog neke nove i bolje željeznice ili nešto drugo? Jamče li milijarde kuna koje sada investiramo u pruge bolju željeznicu za korisnike i nas željezničare ili novac bacamo u bunar?

Radi boljeg razumijevanja i sagledavanja cjelokupne slike krenuli

smo razjasniti put od nastanka projekata do njegove realizacije. U prva dva nastavka pisali smo o važnosti strateških dokumenata i potrebi da projekti budu utemeljeni u postavljenim strategijama i dugoročnim planovima poduzeća te kako se u praksi HŽI odabiru projekti, a u ovom posljednjem nastavku, na primjeru „nizinske pruge“ Rijeka-Zagreb-Koprivnica-drg. pokušat ćemo opisati po nama ispravan pristup pripremi projekata.

Sadašnji kontekst „nizinske pruge“ Na početku je potrebno razjasniti kako naziv „nizinska pruga“ Rijeka-Zagreb-Koprivnica-

drg. upotrebljavamo za prugu koja bi trebala biti bolja/kvalitetnija/učinkovitija od postojeće pruge koja nosi službeni naziv Koridor RH2 (Mediterski koridor - bivši ogrank V.b. paneuropskoga koridora) DG - Botovo - Koprivnica - Dugo Selo - Zagreb - Karlovac - Rijeka - Šapjane - DG. Naziv „nizinska pruga“ kojega ćemo populistički upotrebljavati u suštini je pogrešan, jer je taj naziv originalno upotrebljavan pri izradi tehničke dokumentacije za novu prugu dolinom rijeke Kupe 70-tih godina prošlog stoljeća, a danas se o toj varijanti pruge više ne govori. Međutim, naziv „nizinska pruga“

uobičajio se u medijskoj i internoj željezničkoj komunikaciji, a pogotovo političkoj te je široj javnosti poznatiji. Spomenimo ovdje da HŽI formalno projekt „nizinske pruge“ naziva „Željeznička pruga velike učinkovitosti Botovo-Zagreb-Rijeka“ što je sigurnije adekvatniji naziv. No iako je danas forma ona koja prevladava i najčešće je ambalaža važnija od sadržaja, mi ćemo se ipak pokušati baviti, pretežno, sadržajem. Na početku je također važno naglasiti kako se u ovom članku nećemo ulaziti u ocjenu kvalitete do sada izrađene studijske i tehničke dokumentacije, niti koja je varijanta povezivanja Rijeke i Zagreba optimalnija, već će naglasak biti na metodološkom pristupu pripremi projektne dokumentacije (studijske i tehničke).

Državno pozicioniranje projekata i komunikacija sa susjednim zemljama

U ranijim nastavcima više smo puta naglasili da bi svaki projekt trebao biti utemeljen u prometnoj strategiji. Projekt „nizinske pruge“ utemeljen je u prometnoj strategiji i „pokriven“ s nekoliko mjera. Međutim problem je što važeća Strategija prometnog razvoja RH ne sagledava prometni položaj Hrvatske u međunarodnom kontekstu generalno pa onda posljedično niti za pojedinačne projekte. Međunarodni kontekst za „nizinsku prugu“ jako je bitan zato što ulazni parametri za određivanje karakteristike pruge i dimenzioniranja infrastrukture ovise o tokovima roba i putnika koji će biti obuhvaćeni. O tome kod pokretanja izrade studijske dokumentacije ne bi smjelo biti dvojbe.

Ako promatramo „nizinsku prugu“ kao dio Mediteranskog koridora onda se nameće potreba, ne samo povezivanja Rijeke i Zagreba s Budimpeštom već i povezivanja Italije i Mađarska preko hrvatskog teritorija kao alternativa (ne nužno konkurenčija) slovenskom pravcu Mediteranskog koridora. Ako govorimo konkretno za „nizinsku prugu“ Strategijom prometnog

s jasno definiranim Hrvatskim interesima treba biti polazište u promišljanjima o potrebnoj infrastrukturi. Iz toga se nameće zaključak da se već na samom početku trebalo razgovarati s Mađarskom, Italijom i Slovenijom i pokušati naći neki zajednički koncept, odnosno uspostaviti partnerstvo na provedbi projekata. To zasigurno ne bi bio lak zadatak, pogotovo s obzirom na partikularne slovenske interese. Međutim, da se s razgovorima krenulo početkom 2000. - kada je ponovo aktualizirana priča „nizinske pruge“ moždabise i postigli neki rezultati. Kao primjer se može navesti i slovensko nastojanje da pridobije Mađarsku za sudjelovanje u projektu gradnje drugog kolosijeka Koper-Divača. Osim u razgovore sa susjednim zemljama trebalo je krenuti i u razgovore s Kinom i drugim mogućim strateškim partnerima. Tu kao primjer možemo navesti Mađarsku i Srbiju koje su s Kinom uspjele dogovoriti financiranje bivšeg X paneuropskog koridora kroz Srbiju i povezivanje Beograda s Budimpeštom. Ovdje želimo još jednom naglasiti kako državno pozicioniranje nekog projekta znači prije svega stvaranje preduvjeta za privlačenje tokova roba i putnika, a tek onda osiguranje finansijskih sredstva. Najprije morate znati koja će biti svrha i namjena infrastrukture koju želite graditi, a onda tek osiguravate sredstva.

Kako pristupiti izradi studijske dokumentacije

Kada je projekt utemeljen u strategiji (kad se projektpozicionira na državnom i međunarodnom nivou) kreće se u izradu studijske dokumentacije.

Studijskom dokumentacijom tražite odgovore na pitanja - koja su moguća rješenja za postizanje ciljeva postavljenih u strateškim i planskim dokumentima, koje od tih rješenja je optimalno (tehnički, okolišno, društveno i finansijski)? Ako govorimo konkretno za „nizinsku prugu“ Strategijom prometnog

razvoja definiran je specifični cilj 1 koji glasi: „Unaprijediti koridore željezničkog teretnog prometa iz luke Rijeka prema tržištima s najvećim potencijalom za luku (Mađarskoj, BiH, Slovačkoj, Italiji, južnoj Poljskoj i Srbiji)“ te su kroz pojedine mjere (R2, R3,R5,R6..) koje govore o pojedinim dionicama pruge navedeni osnovni zahtjevi kojima bi te dionice pruge trebale udovoljavati (osovinsko opterećenje i ERMTS). Studijskom dokumentacijom treba dakle utvrditi moguće trase i varijante rješenja za te trase, potreban broj kolosijeka pruge i kolodvora, vrste osiguranja itd. **Studijska dokumentacija bi se općenito trebala raditi za veće obuhvate odnosno najmanje na nivou koridora koji povezuju dva velika čvora, dok bi se tehnička dokumentacija(projektiranje) trebala raditi po dionicama.** Za „nizinsku prugu“ to znači izrada studijske dokumentacije od Rijeke do granice uzimajući u obzir veze prema Sloveniji, Italiji i Mađarskoj. Taj korak je napravljen dobro te su studije Idejni projekt željezničke pruge DG -Botovo -Zagreb -Rijeka, i Modernizacija i izgradnja željezničke pruge državna granica -Botovo - Zagreb - Rijeka (studija opravdanosti) koje su izrađene 2008.i 2009.godine sagledavale cijeli koridor. U nekim prezentacijama tako je projekt prezentiran i pod nazivom pruga visoke učinkovitosti (Trst) Rijeka - Zagreb - Budimpešta (Stjepan Kralj-okrugli stol u organizaciji Zavoda za prostorno planiranje Primorsko goranske županije). Studijskom dokumentacijom iz tog vremena određena su i četiri karakteristična sektora:

Sektor I: DG - Botovo - Koprivnica - Dugo Selo

Sektor II: Željezničko čvorište Zagreb s priključcima na koridor X

Sektor III: Horvati - Karlovac - Drežnica - Krasica

Sektor IV: Željezničko čvorište Rijeka s priključcima za Istru i Sloveniju



Izrada tehničke dokumentacije (projektiranje)

Ne ulazeći u kvalitetu studija niti u odabrane varijante, možemo konstatirati kako je izdvajanje 4 sektora veoma važno za poduzimanje daljnjih koraka, a pogotovo izdvajanje Zagrebačkog čvora kao zasebne cjeline. Zagrebački čvor poradi svoje kompleksnosti ne samo u prometno tehnološkom i građevinskom smislu već i zbog složenosti imovinsko-pravnih odnosa i prostorno planske problematike u svakom slučaju treba imati svoju dinamiku i biti rješavan zasebno. Pri tome zasebno rješavanje Zagrebačkog čvora nikako ne znači kako njegovo rješavanje treba ostaviti za kraj, dapače, kao jedno od najvećih

uskih grla Zagrebački čvor je trebalo početi rješavati prvo. Izrada projektne dokumentaciju za „nizinske pruge“ na nivou idejnog projekta trebalo je slijediti u obuhvatu sektora. Idejnim projektom bi se odredile faze izvođenja glavnih projekata i radova. Znači, s jedne strane postoji potreba za planiranjem cijelog koridora, a da se onda kroz pametno faziranje i „napadanje uskih grla“ manjim projektima (npr. projekti do 30, eventualno do 50 milijuna eura) kreće u projekte izrade glavnih projekata i građevinskih radova. Kod faznog projektiranja bilo da se radi o većem (cijeli sektor) ili manjem obuhvatu projekta (samo određena dionica ili usko grlo) iznimno je važno voditi računa o cijeloj mreži kao i o mjestima na kojima se susreću dva

projekta (projektiranja i/ili radova). Imajući u vidu teoriju mreže jasno je kako se sve što se događa na jednom djelu mreže, reflektira na nekom drugom djelu mreže. S te strane mora se predvidjeti kako će se npr. zatvoriti pruge kad se izvodi jedan projekt, reflektirati na cijelu mrežu, a s građevinske strane mora se voditi računa da u kolodvorima u kojima se susreću dva projekta, ti projekti međusobno funkcioniraju i da ljudi koji projektiraju jedan, znaju što rade ljudi u drugom projektu. Ovo je bitno da se ne ponovi slučaj kada je projektom Dugo Selo - Križevci, kolodvor Dugo Selo riješen na jedan način, a projektom Dugo Selo - Novska taj isti kolodvor riješen na neki drugi način koji nije bio kompatibilan s onim prvim.

Potreba za podjelom većih dionica na manje i projektiranje projekata koji su relativno manje finansijske vrijednosti (od nekih kod nas već ugovorenih projekata) polazi od pretpostavke kako takvi manji projekti nisu toliko složeni za provesti i mogu se brže pripremiti i izvesti. Pri tome treba uzeti u obzir i provedbene kapacitete upravitelja infrastrukture u ljudima koji mogu pripremiti i voditi projekt i finansijskim kapacitetima kao i kapacitete hrvatske građevinske operativne koja je na raspolaganju. U svakom slučaju manji projekti sa sobom nose i manje rizika.

Kojim očima se gleda na projekt!?

U prijašnjem nastavku pisali smo o iskrivljenoj logici EU fondova odnosno kada neki projekt gledamo isključivo kroz prizmu prihvatljivih troškova za sufinanciranje iz EU fondova. Kod izrade projektne dokumentacije isto je važno kojim očima se promatra projekt. Projekte vezane uz željezničku infrastrukturu možemo tako gledati iz perspektive građevinskog izvođenja ili pak iz perspektive korisnika. Ako se gleda čisto iz perspektive

građevinskog izvođenja, onda je najučinkovitije zatvoriti prugu za cijelo vrijeme trajanja projekta i uzdati se kako je javnim natječajem ugovorena građevinska operativa koja može u najkraćem mogućem vremenskom razdoblju okončati cjelokupni projekt. Ako pripremi projekt gledamo iz perspektive korisnika, putnika i pogotovo operatera u prijevozu tereta, onda nam je jasno da pruga mora biti prohodna po mogućnosti što dulji period. U tehničkoj dokumentaciji ti različiti pogledi moraju se uzeti u obzir vodeći računa o specifičnosti željezničke infrastrukture i mreže. Naime, željeznička mreža nema sličnosti po tom pitanju sa cestovnom mrežom. Cestovna mreža daleko je gušća i nudi više mogućnosti i alternativa za preusmjeravanje prometnih tokova. Kod željezničke mreže potrebno je sagledati sve projekte koje namjeravamo raditi na mreži i njihov utjecaj na odvijanje prometa, a imajući u vidu prije svega potrebe korisnika prijevoza, sigurnost prometa, odnosno način regulacije prometa.

Iz građevinske perspektive kašnjenje projekta nije poželjno međutim nije niti goruće pitanje. Iz perspektive korisnika stav kako „nema problema“ ako će se produžiti neki projekt za godinu, dvije, pet zasigurno nije prihvatljiv. Naravno da ima problema, jer kad npr. putnike koji putuju na relaciji Dugo Selo-Križevci maltretirate s presjedanjem umjesto predviđenih 5 godina 8 godina možete očekivati da on odustane od putovanja željeznicom i odabere neki drugi vrstu prijevoza. Isto tako, ako se to radi s prijevozom tereta, onda će i ti prijevoznici sebi tražiti alternative, koje na žalost neće više biti neke drugi pravci kroz Hrvatsku, jer nemamo adekvatne pravce za ponuditi, već pravci kroz susjedne zemlje. Zbog toga, iznimno je važno, ispitati mišljenja korisnika željezničkih usluga te unaprijed planirati kako će se odvijati promet u uvjetima kada pučnu radovi na dionicama pruge Hrvatski Leskovac

Karlovac i Savski Marof -Zaprešić-Zagreb GK, a istodobno traju radovi na pruzi Dugo Selo-Križevci, Križevci-Koprivnica -državna granica i Dugo Selo -Novska. Naime zbog kašnjenja projekata upravo bi nam se takav scenarij mogao dogoditi iza 2020. godine

Zasebna projekta poduzeća

Zavelike i složene projekte, a pogotovo one koji imaju stratešku važnost česta je praksa u nekim drugim zemljama povjeravanje operativne izvedbe tog projekta poduzeću ili nekoj drugoj za tu svrhu osnovanoj pravnoj osobi. Argumenti za takav pristup su fokusiranost takvog poduzeća samo na taj projekt i samim tim veća mogućnost kontrole osnivača nad tim poduzećem, fleksibilnostu poslovanju koja proizlazi iz jednostavnih

organizacionjskih shema, mogućnost angažiranja visokokvalitetnog projektne tima koji ima jasne odgovornosti mogućnost privlačenje različitih izvora financiranja i minimalizacija rizika. Mišljenja smo kako je za realizaciju cjelokupnog projekta „nizinske pruge“, iz prije navedenih razloga i trenutnog stanja svih projekata, bilo bolje osnovati takovo zasebno poduzeće umjesto povjeriti projekt HŽ Infrastrukuri.

Što je pošlo krivo s „nizinskom prugom“?

Konstatirali smo da je prvi korak, odnosno izrada studijske dokumentacije, bio učinjen dobro. Ne ulazeći u kvalitetu studijske dokumentacije niti predložena rješenja trase možemo konstatirati i da su logično postavljeni



karakteristični sektori. Nakon toga slijedi niz problema koji započinju s ugovaranjem projekata izrade projektne dokumentacije 2012. godine koji su uključivali izradu idejnog i glavnog projekta te studiju izvodljivosti i studiju utjecaja na okoliš za dionice Dugo Selo- Križevci; Križevci-Koprivnica -dr. granica; Hrvatski Leskovac-Karlovac i Skradnik-Goljak. Osim što idejni projekti nisu rađeni na nivou sektora, a glavni projekti fazno ugovorene su dionice na području Sektor I: DG - Botovo - Koprivnica - Dugo Selo koje zasigurno ne predstavljaju usko grlo „nizinske pruge“. Pored toga ugovorenim projektantima isplaćeno je 60% avansa bez da su isporučili i jedan dokument. Ako znamo da je garancija koju su davali projektanti ispod 10 ugovorene cijene odmah se moglo zaključiti kako se radi o velikom riziku za krajnji ishod projekta. Novi problemi nastaju kada Vlada Zorana Milanovića praktički napušta koncept „nizinske pruge“ i odlučuje se na „peglanje“ nivelete postojeće pruge na njezinoj najkritičnijoj dionici. Ulaskom Hrvatske u

Europsku uniju 2014. godine stvari se dodatno komplikiraju. U projekt se tada uključuje JASPERS tim koji ignorira praktički cijelu do tada izrađenu stručnu dokumentaciju i insistira na ponovnom dokazivanju trasa i njihovih karakteristika. U međuvremenu se mijenjaju dvije uprave u HŽI i dvije Vlade što obilato pomaže ne donašanju ključnih odluka što posljedično rezultira kašnjenjem od nekoliko godina na svakom ugovorenom projektu projektiranja pa i odustajanjem od projekta Skradnik-Goljak uz neizvjesnu sudbinu isplaćenog avansa u milijunskom iznosu naravno u eurima.

Epilog

Jesu li projekti modernizacije i gradnje koje priprema i provodi HŽI kao upravitelji infrastrukture, priča o uspjehu i zalog neke nove i bolje željeznice ili nešto drugo? Jamče li milijarde kuna koje sada investiramo u pruge bolju željeznicu za korisnike i nas željezničare ili

novac bacamo u bunar? Nedostatak strateškog planiranja i izostanak šireg društvenog konsenzusa o bitnim strateškim pitanjima poput pozicioniranja hrvatskih strateških prometnih pravaca; lutanje u strateškim odlukama; ignoriranje ono malo struke što nam je ostalo; promatranje projekta iskrivljenom logikom EU fondova i gledanje na projekte pretežno iz perspektive građenja, a ne korisnika; izostanak svakog vrednovanja projekta i njegovog utjecaja na poslovanje HŽI; stalne promjene menadžmenta po principu iza lošega još gore - rezultira stanjem kakvo imamo danas.

Umjesto neke nove i bolje željeznicice za korisnike i nas željezničare investiranje milijarda samo omogućuju daljnje održivo propadanje. Sudbina nam je u uvelike slična sudbini Uljanika.



IMA LI TU MAKAR ZRNCE ISTINE?

PIŠE: Anto Iličić
FOTO: Branimir Butković

U sklopu posjeta austrijskog predsjednika Alexandra fan der Bellena Hrvatskoj, 11. rujna 2018. održan je i gospodarski forum koji je organizirala Hrvatska gospodarska komora (HGK). Glavna tema bila je - željezница. Željeznička industrija u Hrvatskoj zapošljava više od 6000 ljudi i od strateške je važnosti ne samo za gospodarstvo Lijepe naše, već i razvoj cijele jugoistočne Europe. Stoga je ključno pojačati investicije u razvoj pruga koje bi povezale Dunavsku i Jadransko-jonsku regiju.

Tom prigodom predsjednica RH Kolinda Grabar Kitarović upozorila je da je nedopustivo da putovanje vlakom od Beča do Zagreba danas traje gotovo jednako kao u doba Habsburške Monarhije.

Oleg Butković, ministar mora, prometa i infrastrukture, naglasio je kako nam je prioritet izgradnja nizinske pruge od Zagreba prema mađarskoj granici i od sljedeće godine prema Rijeci u vrijednosti od 1,6 milijardi eura. Također do sad je uloženo i milijardu kuna u obnovu željezničke pruge prema granici sa Srbijom. Cilj nam je povećati brzinu i razinu sigurnosti na željezničici, bolja povezanost s lukom Rijeka i njezin razvoj, te prebacivanje roba s cestovnoga na željeznički promet.

A da, Ivan Kršić, predsjednik Uprave HŽ Infrastrukture, smiono je izjavio kako u Hrvatskoj trenutno postoji 2600 km pruga od kojih je 37% elektrificirano, a na 10% postoji i dvotračna pruga.

Zaključak s ovog foruma je da će doći do rasta prometa u luci Rijeka te da će biti nužno osigurati i željezničku infrastrukturu za to.





IVAN PAVLIČIĆ
željeznički umirovljenik

TREBA SE PRILAGODITI

PIŠE: Nebojša Gojković
FOTO: Nebojša Gojković

U našem serijalu „BILI JEDNOM NA ŽELJEZNICI”, a u kojem razgovaramo s našim željezničkim veteranim, odnosno kolegama koje više ne rade na željeznici, ovaj put otisli smo u Regiju Zapad, točnije u Kanfanar gdje nas je dočekao naš novi sugovornik. Poput kolege Miladina Žerajića s kojim smo razgovarali u pretprošlom broju našeg glasila „NA PERONU”, i ovaj kolega bio je jedan od mnogih naših sindikalnih aktivista koji su u tada iznimno zahtjevnim vremenima, svojim trudom i upornošću stvarali i izgrađivali naš sindikat. U nepuna 3 mandata bio je predsjednik Podružnice SPVH Pula, a čitav svoj radni vijek proveo je pod crvenom kapom. Riječ je o našem kolegi Ivanu Pavličiću, nekadašnjem prometniku vlakova u kolodvoru Kanfanar. Kompletan razgovor obavljen je u njegovom stanu, dok je fotografiranje obavljeno na njegovom bivšem mjestu rada, odnosno kol. Kanfanar.

Prije svega gosp. Pavličić, hvala Vam što ste se odazvali našem pozivu na ovaj razgovor i pristali da zajedno s nama evocirate neke svoje uspomene i sjećanja iz vremena dok ste još radili na željeznici, kao i da nam otkrijete svoja osobna razmišljanja i o nekim drugim, a opet svima nama bliskim temama. Za sam početak, predstavite se našim čitateljima s nekoliko osnovnih podataka o sebi.

Roden sam 28. 11. 1950.g. u Krivaju Donjem (danas Krivaj Moslavački) u Moslavini. Osnovnu školu završio sam u Slavoniji, točnije selu Trnava kod Đakova, a srednju ekonomsku školu sam završio u Istri, odnosno u Puli. Školu za prometnika vlakova završio sam u Ljubljani. Na željeznicu sam radio punu 41 godinu. Živim u Kanfanaru, u službenom stanu koji se nalazi u sklopu kolodvorske zgrade. Oženjen sam i otac sam dviju kćeri.

Zanimljiv je ovaj podatak o različitim mjestima, odnosno krajevima u kojima ste živjeli; Moslavina, Slavonija, Istra. Recite nam nešto više o tome.

S nepunih 7 godina krenuo sam iz Moslavine. Bilo je to tako da sam u rujnu pošao u 1. razred u Krivaju Donjem, a već u listopadu sam doselio u Slavoniju i u Trnavi nastavio školu. Tata je tamo imao brata i to je bio jedan od osnovnih razloga preseljenja. Bio sam dijete i nije mi bilo problem naviknuti se na novu sredinu. Kako je u Moslavini bilo kajkavsko narječe, tako su me zbog toga poslije u Slavoniji zvali „Zagorac“. Nakon završetka osnovne škole upisao sam srednju ekonomsku školu u Đakovu i tu sam završio 1. razred. U Đakovu sam bio na stanu i zanimljiv je bio način plaćanja tog stana; za godinu dana morao sam dati jednu svinju od 150 kg, 20 kg masti, 1 vreću brašna, 100 komada jaja i naravno, povrh svega još i jednu određenu svotu novca. Nakon završenog 1. razreda srednje škole, a zbog očevog novog radnog mjesta, selimo se u Pulu. Otac je dobio posao u brodogradilištu Uljanik i nekako je bilo logično da i mi krenemo za njim. Ispostavilo se da je Istra konačno bila i kraj mojim selidbama.

Obično ljudi bez obzira što su većinu svog života proveli u nekom drugom mjestu, često čak i na drugom kraju svijeta, kao „svoju“ kuću doživljavaju upravo onu u kojoj su se rodili i proveli djetinjstvo. Kakva je po tom pitanju situacija kod Vas; koja je od te 3 „Vaša“ kuća?

Kažu ljudi da je najljepše ono mladenačko doba, a to bi u mom slučaju bio onaj dio života u Slavoniji. Prođem ja i kroz Moslavini i kroz onaj dio u kojem sam se rodio, ali nemam taj osjećaj pripadnosti kao kad dodem u Slavoniju. Najljepši mi je taj dio oko Đakova gdje sam išao u osnovnu školu, a tamo se nalazi i imanje ženinih roditelja koje sada mi održavamo. Tako se ja najmanje 2 puta godišnje ponovo vraćam na te neke svoje početke, gdje se uvijek iznova podsjetim nekih lijepih životnih trenutaka.

Što je u Vašem slučaju bilo presudno da se zaposlite na željeznicu; neka obiteljska iskustva kao kod većine željezničara ili nešto drugo?

Sasvim slučajno, nakon završetka srednje škole prijatelj i ja naišli smo na nekakav natječaj koji je bio raspisan od strane tadašnjeg Željezničkog gospodarstva Ljubljana, a u kojem su se tražili dečki sa završenom srednjom školom koji bi se sljedećih godina dana školovali za zanimanje prometnik vlakova. Posebno primamljivo bilo je to što bi se ta godina dana računala u radni staž, što znači da bismo od prvog dana škole bili u radnom odnosu i primali plaću. Bilo mi je to zanimljivo i iz razloga što se nakon završetka te škole moglo i dalje napredovati. Javio sam se na taj natječaj i odmah sam bio upućen na liječnički pregled u Ljubljani. Nakon što sam to obavio, već 05. 09. 1970.g. primljen sam u radni odnos kao prometnik vlakova u Ljubljani. Stanovao sam u učeničkom domu, a za tih godinu dana primao sam osnovnu plaću prometnika vlakova. Jedini problem bila je jezična barijera, jer cijelokupno školovanje obavljalo se na slovenskom jeziku. Nismo imali nijedan opći predmet, već

su sve bili stručni predmeti; ukupno njih 22. Nekakvih 8 dana po završetku školovanja položio sam stručni ispit i od tada slijedećih 40 godina gotovo da nisam skidao crvenu kapu.

Prije nego što ste došli na željeznicu, da li ste imali kakvih drugih planova vezanih za životni poziv?

Jesam, imao sam. Prvi plan je bio još u Slavoniji gdje sam nakon završene osnovne škole htio upisati srednju građevinsku školu u Osijeku, ali je problem bio u tada vrlo slaboj prometnoj povezanosti. Bila je svega 1 autobusna linija dnevno iz mog sela prema Osijeku, tako da je iz tog razloga ta opcija otpala. Drugi plan je bio da se nakon završene srednje ekonomski škole upišem na pravni fakultet u Zagreb. U to vrijeme moja sestra kretala je u srednju školu i imala je namjeru upisati medicinu. Kako u Puli takve škole nije bilo, odlučila jeći u Zagreb. Budući da obitelj finansijski to nije mogla pratiti, tako sam i ja morao promjeniti svoje planove i odustati od pravnog fakulteta. Odlučio sam se upisati višu ekonomsku školu u Puli, međutim, pojavom onog već spomenutog natječaja i taj plan mi je pao u vodu, tako da sam na posljeku ipak završio na željeznicu.

Da li danas kad razmišljate o tom periodu Vašeg života, osjećate nekakvu vrst kajanja zbog tadašnjeg izbora, jer da je bilo drukčije, možda biste sada iza sebe imali karijeru uspješnog odvjetnika ili suca? Osjećam, ali ne bih to nazvao kajanjem. Da sam odabrao drukčije, vjerojatno ne bih ni završio ovdje u Istri i čitav život bi mi išao nekim drugim smjerom. Mada, nisam ja tada ni mogao odlučivati o svemu, bilo je onako kako su mi roditelji mogli omogućiti. Žao mi je možda te pravne službe, ali kada sad trezveno razmišljam o svemu tome, mogu s nekakvom 90%-tom sigurnošću reći da bih ponovo odabrao ovaj željeznički smjer.

Ispričajte nam sada ukratko kako je izgledao Vaš željeznički put; gdje ste sve i na kojim radnim mjestima radili u toj 41 godini radnog staža?

Pa, ako izuzmem onu prvu godinu staža u kojoj sam se još školovao, prvo radno mjesto bilo mi je prometnik vlakova u kolodvoru Roč. Tu sam se zadržao oko 3 godine, a od te 3 godine oko godinu i po dana radio sam u Upravi kao referent obračuna materijala. Nakon toga dolazim u kolodvor Pazin i to na način da sam se dogovorio s jednim prometnikom koji je iz Pazina prešao u Roč, a ja sam došao na njegovo mjesto. Tamo sam radio nekih godinu i po dana. U međuvremenu se pojavio natječaj za dodjelu službenih stanova u Kanfanaru, a budući da sam se ja već bio oženio i dobio dijete, javio sam se na taj natječaj na kojem sam ostvario i najveći broj bodova. Nekako usporedio s dobivanjem službenog stana, dobio sam i radno mjesto prometnika vlakova u Kanfanaru s kojeg sam 2011. godine i otisao u mirovinu. Naravno da sam u tom periodu za potrebe službe išao na zamjene u susjedne kolodvore; Borut, Cerovlje, Vodnjan, Pulu...

Što je ono najljepše čega se obično sjetite iz tog perioda?

Najljepše je radno mjesto prometnika vlakova i samo zbog toga bih da mogu birati, ponovo izabralo to zanimanje. To je jedno lijepo radno mjesto na kojem ne moraš stajati, ne moraš sjediti, već sam sebi određuješ što ćeš, sam sebi si šef. Naravno, imaš nadređene, ali veliku većinu vremena ti si „Bog i batina“ u svojoj kancelariji. I moraš voljeti rad sa strankama, jer slabo prolaze ljudi koji nisu komunikativni. Sama ta služba, pogotovo kad si mlađ, djeluje privlačno; imaš odoru, bijelu košulju, kravatu, uredan si... Znači jedno lijepo, fleksibilno radno mjesto na kojem je čovjek sam sebi zgordan.

Da li je bilo i nekih izrazito stresnih i neugodnih situacija vezanih uz prometnički posao, a koje su Vam posebno ostale u sjećanju?

Je, bila je jedna takva situacija, ali za mene nije bila toliko stresna jer



BROJ 80 rujan 2018.

BROJ 80 rujan 2018.

nisam imao nikakve odgovornosti za ono što se desilo. Bio je jedan veliki „karambol“ između Vodnjana i Kanfanara, mislim da je to bilo 1986. godine. Radio sam noćnu smjenu kada je brz vlak koji je vozio na relaciji Beograd - Pula ostao u kvaru, točnije lokomotiva se pokvarila nekakvih 2 km od Vodnjana prema Kanfanaru. Tadašnji šef vlaka došao je do jednog od 2 čuvarska mesta koja su bila na pruzi i javio kilometarski položaj u kojem se vlak nalazio. Odmah potom, raspušten je jedan teretni vlak u Pazinu i pomoćna lokomotiva je u roku od nekih 20-ak minuta već bila u Kanfanaru. Ja sam sve bio dogovorio sa šefom vlaka, napisao strojovodi popratne dokumente, jedino nisam imao čovjeka kojeg bih poslao kao pratnju. Nekakvih 25 minuta kasnije, javlja mi se onaj isti šef vlaka i sav izvan sebe priopćava mi kako su pomoćnom lokomotivom naletjeli na vlak, da je šteta ogromna, da vjerojatno ima teže ozlijedenih ljudi i da odmah zovem hitnu pomoć i policiju. E, tu sad do izražaja dolazi taj ljudski instikt za samoodržanjem, kad čovjek prvo gleda kako da sebe zaštiti. Tako sam i ja prvo pogledao da li sam negdje pogriješio. To su sekunde bile u pitanju. Nakon što sam utvrdio da sam sve uradio u skladu s propisima, dalje je sve išlo puno lakše i opuštenije. Obavijestio sam sve nadležne službe, a poslije i organizirao promet autobusima koji su vozili umjesto vlakova. Za sve to vrijeme imao sam i putnike od kojih su neki tražili i povrat novca, a što mi je onda oduzimalo dosta vremena. Tek kasnije sam saznao da je čovjek koji me trebao ujutro zamijeniti, bio u tom vlaku i da je njega prvi hitna pomoć odvezla u bolnicu. Tako sam ja pored svoje noćne smjene, odradio i pola dnevne smjene. Uglavnom, istragom je utvrđeno da je glavni uzrok nesreće bilo to što je strojovoda brzog vlaka, a nakon što je šef vlaka otisao do prvog telefona javiti što se desilo i kilometarski položaj vlaka, pokušao popraviti lokomotivu i u tim pokušajima

pomjerio vlak za nekakvih 300 metara, tako da se našao točno iza jednog nepreglednog zavoja. Posljedice toga su poznate...

Koliko su tada željezničari bili upućeni jedni na druge; koliko su se međusobno družili, pomagali si, jedni drugima čuvali „leđa“, proslavljali zajedno?

Tada su ljudi bili kud i kamo više međusobno povezani. Mi smo se svi međusobno poznavali, družili smo se i obiteljski. Najmanje jednom mjesечно organizirali smo druženja na kojima se obavezno nešto kuhalo ili peklo i nije bilo nikakvih osobnih netrpeljivosti među nama. Sve je bilo puno opuštenije, vladao je nekakav optimizam među ljudima. Vremenom se sve to pomalo izgubilo. **Što se to u međuvremenu promijenilo da su takvi, nekada posve uobičajeni odnosi između naših kolega, danas postali tek rijetkost o kojoj se priča gotovo s neugodom?**

Promijenio se tempo života povezan s materijalno - potrošačkom utrkom. Ljudi su se previše počeli povlačiti u sebe, a tome je umnogome doprinijela i prevelika informatizacija; televizija, mobiteli, internet... Danas više nitko ne piše čestitke ili ljubavna pisma. Pa ja sam iz Roča slao ženi ljubavna pisma u Slavoniju i to službenim vagonom. Tko to danas radi?

Zadnjih 10-ak godina prije odlaska u mirovinu, bili ste i izuzetno sindikalno aktivni, odnosno u 3 navrata birani ste za predsjednika SPVH Podružnice Pula. Recite nam nešto više o tom dijelu Vaše karijere.

Nekako usporedio s osnivanjem SPVH-a na našem području, pojavili su se i problemi jer je onaj drugi sindikat u to vrijeme bio još dosta jak, budući da smo tada još svi bili na „hrpi“; i željezničari i oni koji sa željeznicom veze nisu imali. Najbolji dokaz kako je to tada funkcionalo

bilo je to što mi je trebalo oko pola godine i nekoliko popunjene pristupnica da se učlanim u SPVH, jer je vjerojatno netko iz administracije te pristupnice uredno uništavao. Meni je bilo logično da budem u sindikatu koji će zastupati interese radnika prometne struke i tu od prvog dana nisam imao nikakvih dvojbi. Nakon što sam se konačno uspio učlaniti, bilo nas je ukupno oko 15 članova u Podružnici. Tadašnji predsjednik Podružnice htio se povući zbog problema koje je tada imao, tako da smo se mi ostali članovi dogovorili da se ja prihvatom tog posla. Uspjeli smo u narednih nekoliko godina broj članova povećati za više nego duplo. Bilo bi to vjerojatno i više, ali ni dan danas mi nije jasno kako to da kad SPVH predloži nešto što bi radnicima prometnih poslova podiglo visinu primanja ili omogućilo nekakve druge pogodnosti, a drugi sindikat kojem polovinu članstva čine ti isti radnici glasa protiv toga, oni i dalje ostaju njihovi članovi. Mislim da se

jedna takva situacija zadržala sve do danas.

Danas, s ovim vremenskim odmakom, osjećate li ponos što ste bili dio jedne po svemu jedinstvene sindikalne priče? To mi je najljepši dio karijere i najbolji period života. Samo ono druženje, entuzijazam, taj osjećaj da stvaramo nešto novo što će unaprijediti položaj naših kolega. Ne mogu riječima izraziti sve što osjećam prema tom periodu, možda je najprikladnija ta riječ koju si upotrijebio u pitanju; ponos. Veliki ponos što sam bio dio nečeg tako pozitivnog.

Imate li još uvijek kontakata s kolegama iz svog sindikata, zovu li Vas na druženja, proslave...?

Imam, uglavnom lokalno gdje unazad recimo 2 godine nisam propustio ni jedno druženje. Otkako su sportski susreti ovdje kod nas u Istri obavezno odem i tamo da se podružim sa starom ekipom. S kolegama iz centrale čujem se za sve veće blagdane,

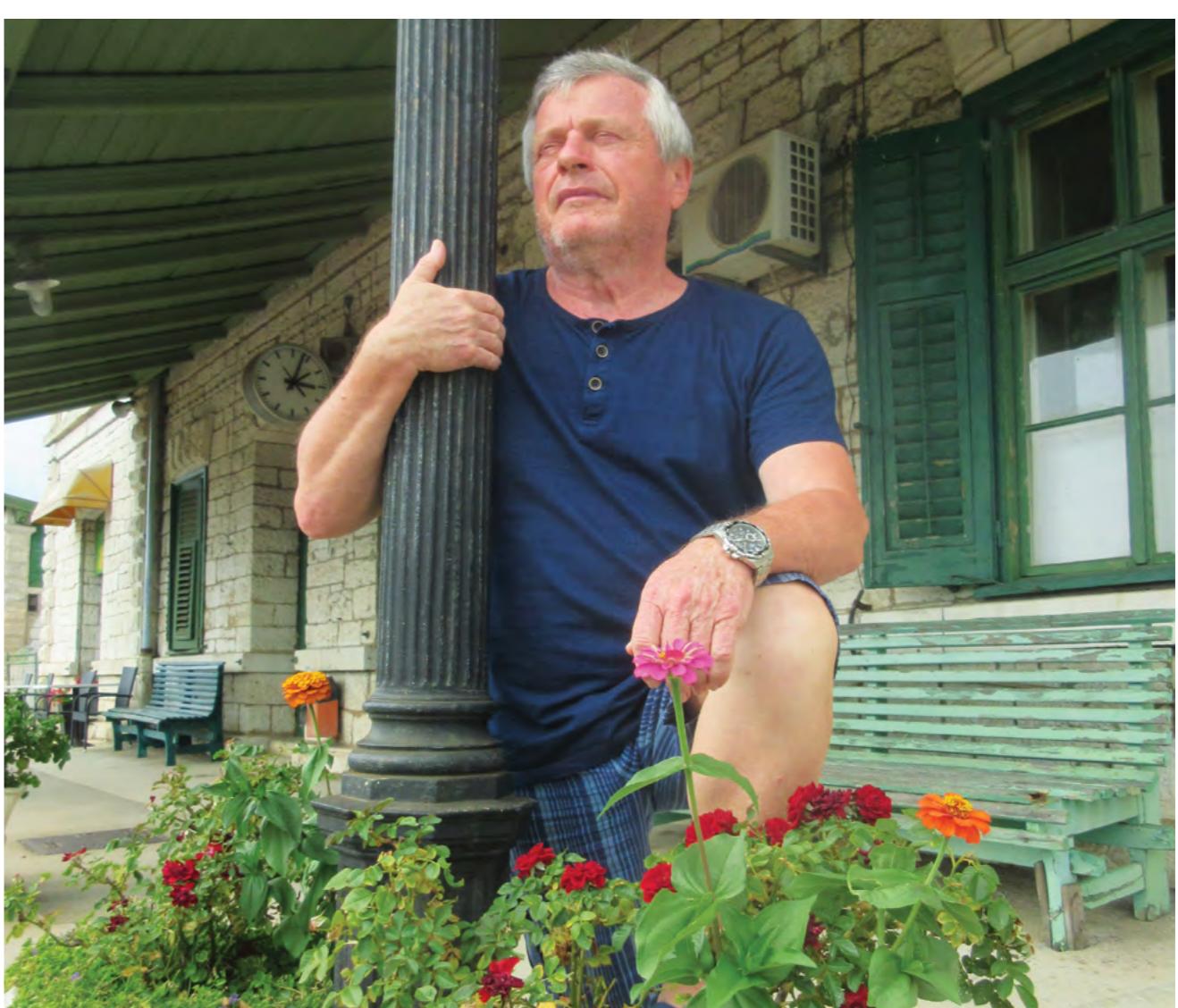
rođendane, imendane. Uglavnom, nisam zaboravljen i sama ta spoznaja čovjeku puno znači.

Kako ste doživjeli odlazak u mirovinu; da li Vam je trebalo vremena da se naviknete ili Vam je to došlo poput neke vrste olakšanja?

Iskreno, ja sam jedva čekao mirovinu, jer sam već odavno bio spreman za taj dio života. Žao mi je samo što tada nije bio na snazi ovaj zakon da se sa 60 godina života i 41 godine radnog staža ide u punu mirovinu, pa sam morao otiti u prijevremenu mirovinu. Uglavnom, imao sam želju da se umirovim i nisam više htio čekati.

Ima li nešto vezano uz posao što Vam je u tim prvim mjesecima mirovine nedostajalo, osim plaće, naravno?

Nije mi falilo ništa, jer ja i dalje kao da sam ostao na željeznici. Mlađe kolege i dalje su kontaktirale sa mnom kad god su imali nekakvih nejasnoća vezanih za obavljanje službe, a i ja



sam često navraćao u prometni ured, tako da i nisam imao onaj osjećaj kao da sam otisao zauvijek.

Za nas koji u Istru dođemo tek na nekoliko dana i to obično ljeti, čini nam se da je život ovdje prilično skup. Možda je to tek subjektivan dojam, ali recite nam zato Vi iz „prve ruke“; može li se u Istri preživjeti sa željezničkom mirovinom?

Ja sam dokaz da može, ali za mirovinu se čovjek treba pripremiti. Ja sam primijenio američki način pripreme za mirovinu, što znači da sam se pripremio fizički, psihički i financijski. Ničeg se nisam odrekao time što sam otisao u mirovinu, a i da se nisam pripremio, mogao bih živjeti jer sve je u dobroj organizaciji i postavljanju nekih limita samom sebi.

Živite u stanu koji je u sklopu kolodvorske zgrade u Kanfanaru, što znači da ni u mirovini niste otisli daleko od svog nekadašnjeg mjesta rada. Što su prednosti, a što nedostaci života na takvoj lokaciji?

Puno više ima prednosti nego mana. Dok sam radio bio sam blizu mjesta rada, a s druge strane uvijek sam bio na dohvrat ruke kad god su trebale nekakve zamjene i izvanredne smjene. Sad kad sam u mirovini dobro mi je što nisam otisao daleko od mjesta za koje me vežu mnoge lijepje uspomene.

Kako stojite sa zdravljem; imate li kakvih problema ili je to još uvijek „1.zdravstvena“?

Manje-više promjenile su se neke stvari; malo dobijem kile, pa ih onda izgubim, malo imam problema s tlakom, ali to je nešto što me prati već

godinama. Uglavnom sve uobičajeno što dode s godinama. Inače, moj subjektivan osjećaj je da sam zdravstveno prilično dobro.

Kad smo već spomenuli zdravlje, u pripremi ovog razgovora неки Vaši poznanici rekli su mi da ste nekada bili vrstan nogometar. Recite nam nešto više o toj Vašoj sportskoj „epizodi“.

Jesam, u mlađim godinama bavio sam se nogometom i to poprilično ozbiljno. Nažalost, zbog željeznice morao sam prestati s tom aktivnošću, jer nikako nisam mogao uskladiti radne obaveze s treninzima i utakmicama. Poslije toga igrao sam čisto amaterski, onako za svoju dušu.

Svatko tko je bar jednom u djetinjstvu šutnuo loptu, zasigurno je negdje u

podsvijesti poželio da jednom kad odraste, postane pravi nogometni i ostvari uspješnu karijeru. Da li ste i Vi svojevremeno imali sličnih razmišljanja?

Bilo je takvih razmišljanja i vjerojatno da me sudbina nije usmjerila na željeznicu, karijera bi mi išla prema NK Istri. Često mi se javlja žal za tim dijelom života jer znam da je moglo biti nešto od mene u tom nogometnom svijetu. Danas kad dođem u Slavoniju u moje nekadašnje selo, gdje još uvijek postoji tamošnji NK Dinamo, i kada u ruke uzmem knjigu koja govori o prošlosti tog kluba, a sadrži oko 500 stranica, vidim sebe na prvoj stranici na kojoj je fotografija osnivačke ekipe kluba iz 1964. godine. Moram priznati da mi svaki put krenu suze na oči, jer ja sam tada išao u 8. razred osnovne škole, a igrao sam u prvoj ekipi s odraslim dečkima od 20 do 25 godina.

Već smo spomenuli da praktično živite na željezniči. U takvim okolnostima pratite li i dalje dešavanja vezana za našu tvrtku?

Pratim, samo u manjem obimu nego prije. Uglavnom pročitam naš list „NA PERONU“ i list „ŽELJEZNIČAR“. Neke stvari su se pogoršale i bojim se da nitko ne može utjecati da bi se to ispravilo. Uvijek tu uzmem za primjer „kilometre“ koje ostvaruju neka zanimanja. Gdje su tu radnici prometnih poslova? Pa svi oni koji ostvaruju te „kilometre“ znali su da im je radno mjesto u vlaku. Ja ako idem za popa znam da će držati misu nedjeljom, on ako ide za strojovodu zna da će voziti vlak, pa neće ga voziti na jednom mjestu. I onda oni dobiju razne dodatke iz razloga što se voze tim vlakovima. A što dobijemo mi u kolodvorima?

Već godinama na željezniči provodi se nešto što oni najbolji među nama nazivaju restrukturiranjem. Nema nekih preciznijih objašnjenja što bi to bilo, ali onako laički gledano, prva faza toga bila bi

ukinuti promet vlakova noću, dok bi druga faza uključivala to isto, samo danju. Kako Vi danas vidite budućnost željeznice, prije svega tu mislim na ovaj istarski dio koji je blizak Vama?

Za mene je restrukturiranje čisto „pranje“ novca. To je poslovanje s većim troškovima. Evo, navest će samo primjer naših čistačica. Dok je čistačica bila u Kanfanaru, kolodvorska zgrada i sve oko nje bilo je čisto. Dobila je plaću 2500,00 kuna. Na taj iznos tvrtka je dala još toliko na ime doprinosa. Znači, ta radnica je u konačnici koštala tvrtku oko 5000,00 kuna mjesečno. Naime potrošnog materijala nije odlazilo više od 1000,00 kuna mjesečno. Zajedno to iznosi 6000,00 kuna. Kad su osnovali privatnu tvrtku čije čistačice su čistile kolodvor Kanfanar, mjesečni iznos koji smo njima za to plaćali, iznosio je 13000,00 kuna. To je bila samo jedna čistačica, a cijelu Istru moglo je čistiti 6 čistačica. Što se tiče budućnosti, oni bi sve lokalne pruge ukinuli. To je isto kao kada bi u ljudskom tijelu ostavio samo vene, a kapilare maknuo. I kako bi jedan takav organizam funkcionirao? Nikako, naravno. Puno toga bi se napravilo samo kada bismo imali bolji vozni red, jer vozni red mora se prilagoditi krajnjim

korisnicima.

Kako najčešće provodite umirovljeničke dane; imate li kakvu zanimaciju ili aktivnost?

Bavim se biciklizmom tako da dnevno prelazim od 20 do 30 km. Isto tako, svaki dan obavezno šećem oko 5 km. Pratim teleteks, internet sam isključio da me ne bi boljela glava. Imam vrt koji redovito zalijevam i obrađujem.

Vidimo se na sportskim susretima?

Vidimo se sigurno. Lani su me iznenadili, dobili smo poklone povodom 20 godina sindikata, tako da sam to tada doživio poprilično emotivno.

Za sam kraj razgovora, a budući da naše glasilo čitaju kako one naše kolege koje još rade, tako i one koje su poput Vas u mirovini, želite li im možda uputiti nekakvu poruku ili pozdrav?

Sve pozdravljam, poznate i nepoznate, posebno članice i članove SPVH-a. Poruka je svima da se prilagode, mogu oni smanjivati i ukidati, ali bez prometne službe nema željeznice.

Bio je to naš kolega Ivan Pavličić, jedan od onih zbog kojih smo postali sindikat...



IZ RUSIJE S LJUBAVLJU

PIŠE:Nebojša Gojković
FOTO: Magdalena Milković



Đurđenovac, čime je ponovila uspjeh od prošle godine, a o čemu smo tada pisali u tekstu pod naslovom „Život je čudo“ (NA PERONU br. 65, lipanj 2017.g.). Osim u trčanju, Magdalena se natjecala još i u streljaštvu gdje je osvojila 5. mjesto. Treba spomenuti i to da je ove godine učesće naših predstavnika na igrama „Djeca pobjednici“ imalo do sada najveću medijsku popraćenost, jer su gotovo sve televizije, novine i društvene mreže prenijele informaciju o uspjehu naših predstavnika, dok ih je nacionalna televizija čak ugostila na svom 1. programu u emisiji koja se emitirala uživo („Dobro jutro Hrvatska“). Tako je obitelj Milković ovog ljeta imala više nego dobre razloge za slavlje, jer da Vas podsjetim, nekih mjesec dana prije ovog Magdalenenog uspjeha, i njen otac, a naš kolega Darko, nakon 4. godine čekanja konačno je dobio toliko željeni premještaj u kolodvor Đurđenovac, a o čemu smo pisali u prošlom broju lista „NA PERONU“ u tekstu pod naslovom „Kronologija jedne besčutnosti“. I u ovom njihovom slučaju potvrdila se ona narodna „da nakon kiše, prije ili kasnije uvijek dođe sunce“. A kad smo već spomenuli taj tekst o kolegi Darku

i svemu što su on i njegova obitelj proživjeli u proteklih nekoliko godina, treba reći da je odmah po njegovoj objavi, a potaknut onim što je pročitao, jedan naš kolega iz Dalmacije stupio u kontakt s Darkom, te izrazio želju da ugosti njega i njegovu obitelj, odnosno da potpuno besplatno provedu ljetu u njegovoj kući na Jadranu. U periodu od prethodnih nekoliko godina pisao sam o nekim primjerima ljudske humanosti i kolegialnosti koji su izlazili iz okvira onog uobičajenog odnosa čovjeka prema čovjeku. Podsjetit ću samo na kolege iz kolodvora Čačinci koji su prije nekoliko godina, našem pokojnom kolegi Mati Jankoviću, tada još teško bolesnom, samoinicijativno pomogli u obnovi njegove obiteljske kuće. Podsjetit ću isto tako i na kolege iz kolodvora Slatina koji su potkraj prošle godine našem kolegi Ivici Pravdi, što obavljenim radovima, a što financijski, pomogli pri njegovu preseljenju u zamjenski stan. Ipak, moram priznati da je meni osobno (kao i mnogim kolegama koje su upoznate s ovim gestom), ovo najupečatljiviji primjer kolegialnosti kojem sam svjedočio u 25 godina rada na željezniči. Ime kolege ne spominjemo iz razloga što je on to tako želio, dokazujući i na taj način svoju osobnu veličinu, kao i veličinu ovog svog čina. Po jednoj drugoj želji ipak pišemo o njemu, te mu ovim putem prenosimo zahvalu obitelji Milković; Sare, Stjepana, Magdalene, Veronike, Dragane i Darka, uz njihovu nadu da će Onaj tko treba, njemu i njegovoj obitelji vratiti dobrotu i radost koju je on njima darivao. Na svu sreću, nakon jednog ovakvog primjera ljudskosti i solidarnosti, evidentno je da nećemo morati poput onog grčkog filozofa Diogena, hodati okolo s fenjerom u ruci i tražiti LJUDE. Oni su tu svuda oko nas, samo što su uglavnom tihi i samozatajnji, pa ih od raznog šljama i ološa malo teže uočavamo. Kako sam već napisao u jednom od svojih prijašnjih tekstova; bit će da ipak nismo sami...

SPORTSKI SUSRETI SPVH "KREŠIMIR POSAVEC" 2018.



UKUPNI POBJEDNICI

1. REGIJA JUG
2. REGIJA CENTAR
3. REGIJA SJEVER

BELA

1. ŠIBENIK
2. OSIJEK
3. VARAŽDIN

ŠAH

1. SLOVENIJA
2. VARAŽDIN
3. OGULIN

PIKADO MUŠKI

1. MEĐIMURJE 1
2. MEĐIMURJE 2
3. SPLIT

PIKADO ŽENE

1. ZAGREB GK
2. VARAŽDIN
3. SLOVENIJA

STOLNI TENIS

1. KNIN
2. SISAK
3. ŠIBENIK

BALOTE

1. SPLIT 1
2. ŠIBENIK
3. SPLIT 2

KARAOKE

1. SLOVENIJA
2. ZAGREB GK 1
3. ZAGREB GK 2





ODBOJKA MUŠKI

1. SL. BROD
2. GOSPIĆ
3. ZAGREB GK



ODBOJKA ŽENE

1. SLOVENIJA
2. ZAGREB GK 1
3. ZAGREB GK 2



BACANJE PAPUČE (M)

1. SISAK
2. ŠIBENIK
3. KNIN



BACANJE PAPUČE (Ž)

1. POLJSKA
2. ZAGREB GK 1
3. ZAGREB GK 2



PENOŠENJE MORA

1. POLJSKA
2. KNIN
3. ZAGREB GK



POTEZANJE UŽETA

1. PLOČE
2. KARLOVAC
3. POLJSKA





MICA BOŽIĆ

prometnik vlakova kolodvor Županja



NESTALO OPTIMIZMA

PIŠE:Dinko Alilović
FOTO: Dinko Alilović

Molim, predstavite se našim čitateljima.

Rođen sam 1968. godine ovdje u Županji gdje i sada živim i radim. Osnovnu školu i dvije godine klasične gimnazije završio sam također ovdje u svom gradu, a po tadašnjem sustavu školovanja treći i četvrti razred srednje škole završio u ŽOC-u u Zagrebu od 1985. - 1987. godine. Radni odnos zasnivam od 01.07.1987. g. i eto radim neprekidno do današnjeg dana uzevši u obzir sudjelovanje u domovinskom ratu 1991. i 1992.

Jeste li prije dolaska na željeznicu imali kakvog drugog radnog iskustva ili je to bio Vaš prvi izbor?

S obzirom da sam bio stipendist tadašnje prometne struke sekcije Vinkovci odmah po završetku obrazovanja pristupio sam stažiranju sa nepunih 19 godina i zasnovao radni odnos na neodređeno vrijeme i eto me još uvijek tu.

Što najviše pamtite iz te početne faze Vašeg rada na željeznicu i kako je izgledao taj početak?

U prvo vrijeme bilo je lutanja po svim radnim mjestima u kolodvoru (od prodavača karata na stajalištu, skladištara, skretničara i svega što ti naredi šef kolodvora koji je tada imao puno više moći i ovlasti). Kao mlađi čovjek i djelatnik imao si strah i poštovanje prema svemu i svakomu, ali brzo se to savladao ako voliš ono što radiš i imaš perspektivu. Nedugo potom započeo je i nesretni domovinski rat gdje sam kao dragovoljac pristupio u postrojbe specijalne policije. Sve to ubrzalo

je sazrijevanje mlađog čovjeka u svakom smislu.

Kako biste usporedili taj period s početka Vašeg radnog staža na željezničkim mjestima s ovim današnjim stanjem. Koje su razlike?

Misljam da je taj period s početka mogućih radnih staža neusporediv sa današnjim jer tada mi je sve bilo novo, zanimljivo, a volja, entuzijazam, vjera u napredak beskonačan. Naročito period po završetku rata i mirovnog sporazuma u Daytonu kada sam kao mlađi mislio da dolazi procvat na željeznicu, velika ulaganja i obnova pruga i cjelokupne infrastrukture kako na mojoj prugi tako i u cijeloj državi. Tada sam mislio da da gore od ovoga ne može biti. A danas 30 godina kasnije optimizma više uopće nema. Nemir i nesigurnost u opstojnosti radnog mjeseta prati nas cijelo vrijeme, a nedostatak jasne strategije na državnom nivou samo to i potvrđuje.

Gdje ste sve i na kojim mjestima radili?

Kao prometnik vlakova najveći dio radnog staža proveo sam ovdje u svom gradu s povremenim zamjenama u susjedni kolodvor Črnomerec (sada zatvoren), u kolodvoru Borut u Istri i kolodvoru Drenovci. Radio sam po potrebi i kao skretničar, skladištar, prodavač karata, a od 2003. do 2008. godine kao šef kolodvora Županja.

Recite nam nešto o vašem sadašnjem radnom mjestu.

Raditi kao prometnik vlakova kolodvora Županja je zanimljivo i dinamično. U doticaju si s putujućim svjetom, suradnicima i korisnicima naših

usluga i dakako radiš posao za koji si stručan i koji voliš.

Kako ste zadovoljni sadašnjim radnim uvjetima i s radnim vremenom?

Kolodvorska zgrada i sve prostorije zahtijevaju hitnu sanaciju i uređenje kako izvana tako i iznutra. Prioritet bi bila zamjena dotrajale stolarije, ličenje prostorija i uređenje sanitarnog čvora. Sve je prastaro i ne ide u korak s vremenom i zahtjevima modernog društva. Radno vrijeme je posebna priča našeg kolodvora. Redukcijom voznog reda od strane HŽ-PP i nama je smanjeno radno vrijeme, naročito vikendom i blagdanima. Ne vodeći se potrebama i zahtjevima putujućeg svijeta i njihovim ustavnim pravom na javni prijevoz mi smo subotom, nedjeljom i blagdanom blago rečeno odsječeni od svijeta jer i drugi prijevoznici u te dane ne pružaju svoje usluge.

Kako na zdravlje i privatni život utječe Vaš smjenski rad?

Svakako da utječe i to s negativnom konotacijom, jer s početkom rad u sitne sate (3,50) ima li smisla uopće ići na počinak, a da bi napravio normu sati raspored rad je gušći i preostaje malo slobodni dana za nekakav miran privatni život, ali ne da Bog većeg zla.

Čini li Vas sadašnji posao sretnim?

Dovedeni smo u situaciju da budemo sretni što uopće radimo i tko te pita jesu li sretan i zadovoljan. Svi koji školujemo djecu (a ja imam dva studenta) razmišljamo samo u jednom smjeru da ih izvedemo

na pravi put uz sve naše muke i odricanja, ali ne za rad u Njemačkoj, Irskoj i drugdje.

Da možete promijeniti neku stvar na poslu, što biste prvo promijenili?

Prvo i osnovno je poboljšati našu infrastrukturu za sigurnije i brže prometovanje vlakova. Što nam znače moderni vlakovi i vagoni, a pruga ne dozvoljava brzinu veću od 50 km/h. Ako i obnovimo neku prugu ili dionicu pruge nedugo zatim na njoj ukidamo vlakove i tjeramo putnike od sebe. Svi vlakovi koji sada prometuju ne ulijevaju sigurnost, komfor i uslugu koju želimo od putnika naplatiti.

Kako na Vas djeluju svakodnevne priče o višku o otkazima?

Naravno da smo time psihološki opterećeni. Svi imamo podosta staža i utakmica u nogama i takve negativne priče i strah od gubitka posla mogu znatno utjecati na koncentraciju i pad produktivnosti, a u našem zanimanju to može biti pogubno.

Koje je Vaše mišljenje o stanju na željeznici?

Sve nekako čekam da se krene provoditi u djelo teorija da je željeznička prijevozno sredstvo u 21. stoljeću, kao najmanji zagađivač i najpouzdaniji vid prijevoza ali bez jasne strategije, politike i većih ulaganja mislim da osobno to neću dočekati. Možda neke mlađe generacije iza mene i hoće.

Ima li problema u radu za druga društva kao HŽ-PP i HŽ CARGO?

Suradnja je korektna i dobra. Smatram da mi koji pružamo uslugu prodaje karata putnicima to trebamo i vidjeti na platnoj listi kao nekada, naročito računopolagači.

Prigovaraju li putnici voznom redu vlakova? Je li isti usklađen s potrebama učenika i studenata?

Na netko pita nas, radnike sa terena pri izradi voznog reda to bi u potpunosti bila druga pjesma. Ovako voznim redom ne da ih privlačimo nego ih tjeramo na putovanje cestovnim prometom. Reduciranjem voznog reda, neusklađenošću s početkom i krajem nastave u potpunosti smo izgubili učenike srednjih škola, a da postoji dobra volja i um stvorili bismo dnevne putnike (mislim na studente) koji ne bi morali plaćati skupe smještaje u Osijeku, Sl. Brodu i drugdje.

Kako se informirate o stanju u HŽ Infri?

Na više načina: putem portala HŽ-Infra, putem našeg glasila, raznih internetskih portala i medija kao i javnih medija i servisa.

Razmišljate li o mirovinu?

Naravno, kada čovjek prijeđe određeni broj godina staža, svaka naredna je kao vječnost. Razlog je više psihološki nego strah od posla. No stanje u društvu i finansijska nestabilnost natjerat će nas na potrebu rada u starosti i kako znam u šali reći prije nego što primim smjenu malo ću se prikopati na

infuziju da izdržim taj dan.

Čime ispunjavate slobodno vrijeme; imate li kakav hobi?

U svoje slobodno vrijeme aktivno se bavim tenisom. Član sam teniskog kluba „Županja 1881“, te sudjelujem na teniskim turnirima u bližem okruženju. Volim biciklirati na periferiji grada i hodati po prirodi i svježem zraku.

Imate li žal za nekim neispunjениm snovima na nekom drugom polju?

Kao mlađi čovjek i sportaš zamišljao sam sebe kao sportskog tv komentatora sa raznih sportskih priredbi i borilišta svijeta. Za ispunjenje toga sna ipak je malo prekasno!

Poruka za kraj ovog razgovora?

Primijetiti ćete u ovome razgovoru dosta pesimizma s moje strane. Nije toga bilo uvijek. Po prirodi sam ipak optimist, ali pozitivno u svemu ovom do sada izrečenom je da redovito dobivam plaću i da ćemo mi stariji možda i dočekati mirovinu na željezničici, a izreka „kada staviš crvenu kapu na glavu, siguran si do mirovine“ definitivno odlazi u povijest.



BROJ 80 rujan 2018.

infuziju da izdržim taj dan.

DA NE OSTANE MALENA LUKA ZA SPOREDNI PROMET

PIŠE: Anto Iličić

Mi u RH stidljivo smo počeli shvaćati da se kontejnerski promet razvio u tolikoj mjeri da su područja s kojih kreću ili na kojima završavaju kontejnerski robni tokovi jedna od najrazvijenijih područja na svijetu. Valjda je i laikujasno da bi Republika Hrvatska mogla imati puno veću ulogu u svjetskom kontejnerskom prometu, ali za to mora bolje iskoristiti svoj geostrateški položaj te biti veza robnih tokova između Azije i srednje Europe.

Vrlo važno je znati da je Europska unija, na ministarskoj konferenciji u Szczecinu 2010. g., proglašila Luku Rijeka i Route C-65 svojim strateškim prometnim koridorom za operativno povezivanje sa zemljama Bliskog, Srednjeg i Dalekog Istoka. Europska komisija procijenila je prometnu potražnju za međunarodnim javnim prometom preko Luke Rijeka i Route C-65 na 4.500.000 TEU/god do 2030. g.

Paralelno koristimo priliku istaknuti da, neprimjerice, u RH instinkтивno razvijamo otpor prema svemu što je dobro za nas. Tako od 2010., od ministarske konferencije u Szczecinu nismo učinili ništa kako bi stvorili uvjete za prijevoz procijenjene količine kontejnera. Vrh hrvatske željezničke struke plasirao je sintagmu mala funkcionalna željeznička oduzimajući nam perspektive. Još se od te bedastoće nismo oporavili.

Takve se ružne činjenice drže podalje od javnosti. Prema nekim statistikama iz kolodvora Rijeka Brajdica željeznicom godišnje

prevozi 16.000 tovarenih vagona odnosno oko 30.000 TEU. Udio željezničkog prijevoza u ukupnom prometu iz Rijeka Brajdice izraženo u TEU jedinicama je oko 23 % (ostalo se prevozi cestom). Ciljani udio željeznicice prema strateškoj odluci lučkog operatora je 60 %. To bi generiralo promet od prosječno 12 vlakova dnevno (6 pari vlakova). Danas voze svega tri para vlakova.

Teoretski kapacitet prijevoza kontejnera željeznicom iznosi 360 000 TEU-a godišnje. A i to je u sferi zadržavanja strateške odrednice male funkcionalne željeznicice...

Da sve neće biti baš tužno i crno svjedoči i projekt **Razvoj multimodalne platforme u luci Rijeka i povezivanje s kontejnerskim terminalom Jadranska vrata** koji će se provoditi u tri faze. Riječ je o projektu na pruzi Sušak Brajdica, koji je najkraći prometni koridor za prijevoz roba iz prekomorskih luka u EU. Projekt obuhvaća rekonstrukciju željezničkog kolodvora Rijeka Brajdica, izgradnju novog izvlačnjaka u tunelu Sušak i izgradnju intermodalnog terminala na kontejnerskom terminalu Brajdica, a rok za izvršenje ugovora je 24 mjeseca od datuma početka radova.

Konačno, rekli bi, jer stručnjaci iz luke Rijeka koji već nekoliko godina upozoravaju kako modernizacija kasni makar pet godina, dizalice za ukrcaj na vlakove su kupljena ali se ne koriste. Gleda provođenja ovog projekta osigurano je oko 270 milijuna kuna, a 85 % sufincira se sredstvima Europske unije. Partneri u projektu su Lučka uprava Rijeka

Ako se ikada izgradi naša Nizinska pruga, ili ako se postojeća temeljito poboljša od Moravica prema Rijeci, ostaje činjenica da se izgubljena desetljeća ne mogu nadoknaditi i da su nepovratno izgubljena. Danas Luka Koper prekrcava dva puta više tereta od Luke Rijeka.

Ako ništa drugo ne poduzmemo

luka Rijeka će zauvijek ostati tek

malena luka za nekakav sporedni

promet.



DAMIR GRDUR

rukovatelj manevre u kolodvoru Zagreb RK

„KAD NOVSKA KASNI...“

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Dugogodišnji član Sindikata prometnika vlakova, Damir Grdur, na Ranžirnom kolodvoru, prema potrebi radi kao manevrist i rukovaoc manevra. Razgovarali smo, sredinom kolovoza, kad je cijelu Hrvatsku zadesila nesnosna vrućina. U par kvadrata velikoj kućici, začudo bilo je relativno ugodno. Ventilator je lagano zujio, a na prozorima su bili nalijepljeni kartoni:

- Sada je dobro, ali kada sunce zađe na drugu stranu onda je drugačija priča.“
Bilo kako bilo, vani je 35°C, a dečki imaju zimska odijela. („Nikada se ne zna, treba biti spremam“) Zimske i ljetne hlače su, osim što jedne imaju tregere, a druge ne, potpuno iste. „Gležnjače“ se nose u svim godišnjim dobima. Zimi, među vagonima u nanosima snijega slaba je korist od takve cipele, nogu je brzo mokra.

Broj radnika na ranžirnom kolodvoru se prorijedio, a većina ih putuje s područja Novske. Nekada ih je tako putovalo dvadesetak po smjeni, a danas ih je tri puta manje. Dnevna rutina se zna. U 4,06 kreće se iz Novske i u 6,15 stiže se u Zagreb, pa trk kroz pothodnik na autobus i stiže se do 7 na posao. Problem nastaje kada vlak kasni, a i to se zna dogoditi:

- „Nekada se govorilo, kada

„Novska“ kasni, ranžirni kolodvor ne radi.“ Nakon što se „skinuo“ iz Hrvatske vojske, Damir Grdur je krenuo na tečaj za menvristu u Palmotićevu i od 1995. godine radi na željeznici. Putovanja od 110 kilometara u jednom pravcu još uvijek dobro podnosi, ali navike su se promijenile:

- „Na posao krećem u četiri ujutro, a doma se vraćam oko deset navečer. Nekada nas je bilo više, bili smo mlađi i putem smo sjedili skupa i pričali. Sada svatko sam putuje. Ovdje smo dvanaest sati i dosta nam je buke. Ljudi hoće svoj mir, kako se veli „putem dušu odmoriti.“ Otkako su se na ranžirnom kolodvoru pojavili „stranci“, promijenili su se i običaji:

- „Danas je dosta toga neodređeno. Otkako su stranci ovdje svašta treba odraditi. Nekad smo primjerice imali osam vlakova koji su vozili prema voznom redu i znao se raspored. Sada se telefonski određuje koji vlak ide, koji ne ide.“

Praktički cijeli radni vijek, Damir Grdur je na ranžirnom kolodvoru, jedno kraće vrijeme, oko tri mjeseca, kao i dosta njegovih kolega bili su na ispomoći na Glavnem kolodvoru:

- „Na glavnem kolodvoru, manjkalo je radnika i vidjeli smo

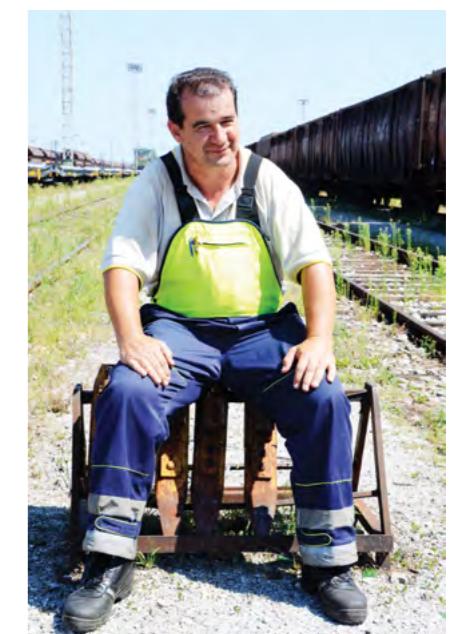
kako je tamo. Posao je drugačiji. Na glavnom kolodvoru, rukovaoc manevre dobije plan rada, a osnovno je da garnitura mora na vrijeme biti na peronu. Putnici se trebaju ukrcati i vlak mora na vrijeme krenuti. Bila kiša ili snijeg, nema čekanja. Ovdje ipak nije tako.“

Manevristi tokom posla komuniciraju s prometnicima:

- „Moram ih pitati kao s vagonom... Ima ih i starijih i mlađih, ali svi odlično rade tako da nema nikakvih problema.“

U posljednjih desetak nisu primani novi manevristi. Oni koji su tu ostali sve su stariji, a uz godine ide i oprez:

- „Radije idem pješice 200 metara nego da se vozim na lokomotivi. Pri silasku treba skočiti i lako je nogu iskrenuti, a čemu. Bolje polako, bez žurbe.“





ZAPALJIVE AMBICIJE I URUŠAVANJE ŽELJEZNIČKOG SUSTAVA

izvor: <https://www.linkedin.com/pulse/zapaljive-ambicije-i-uru%C5%A1anje-%C5%BEeljezni%C4%8Dkog-sustava-dra%C5%BEen-kau%C5%BEljar-1/>

Uvod

U prošlom članku sam rekao kako će se posebno pozabaviti ambicijama koje su nadovezuju na teme opasnosti i sposobnosti. Iako je u našem društvu uvriježeno pravilo da je biti ambiciozan nešto loše i egocentrično ambicija je nužna za postizanje rezultata. Zbog toga je na ambiciju potrebno gledati s aspekta problema ili izazova s kojima se suočavamo na jednoj osi

i postignuća na drugoj osi.

Razina ambicija kad su izazovi veći od naših postignuća

Ovo su situacije zbog kojih se ambicijost često puta smatra negativnom ljudskom osobinom kod nas. Postoje ambiciozni ljudi koji preuzimaju odgovornost za suočavanje s problemima i izazovima iako njihove realne

sposobnosti nisu dorasle takvih aktivnostima. Tako jedan prijatelj zna reći: „Svi mi težimo napredovanju do pozicije svoje nesposobnosti. Kad ju jednom dosegnemo, svu snagu usmjeravamo u tom pravcu kako bi se na tom mjestu što dulje održali.“ S te strane je opravdano biti ambiciozan, ali vrlo rizično je za organizaciju zadržavanje na poziciji svoje nesposobnosti. Druga grupa ambicija bila bi „prisiljenost“ suočavanja s

problemima ili izazovima. Jedan takav primjer bi bilo i sudjelovanje u Domovinskom ratu. Htjeli ili ne željezničari su se našli u toj poziciji. Pa ili su to vrijeme proveli kao branitelji ili s radnom obvezom. U svakom slučaju nisu svi bili jednakih sposobnosti suočavati se s takvom situacijom što je također bilo vrlo rizično. Danas bi u tu grupu mogli ući visokoobrazovani i iskusni kadrovi koje je sustav stavio u stranu. To se ne događa samo u željeznici već i u ostalim državnim poduzećima. Za same željezničare visok je rizik nuditi kvalitetna rješenja za probleme i izazove s kojima se sustav susreće, a za sami sustav je rizično prihvatića nekvalitetna rješenja nedovoljno stručnih i iskusnih radnika.

I treću bi grupu ovdje činili svi oni koji su u željeznički sustav došli preko određenih poslovnih ili političkih lobija kako bi odradivali zadatke svojih „nalogodavaca“. Većinom su to osobe koje došle u sustav na menadžerska mjesta, a nemaju stručnih znanja o željeznicu niti menadžerskog iskustava iz složenih sustava. Zbog toga ne čude vrlo mala postignuća pa i neuspjesi svi prethodnih menadžera.

Kad se usporedimo sa stranim željezničkim poduzećima razvijenijeg dijela Europske unije vidljivo je kako se tamo ipak prate postignuća i utječe na to da se željeznički sustav uspješno oporavi od lošeg stanja u kojem se nalazio u drugoj polovici prošlog stoljeća. Bez uravnotežene razine ambicija menadžmenta ni milijarde kuna investicija neće pokrenuti razvoj željezničkog sustava.

Kad netko napušta željezničko poduzeće jedno od pitanja koje bih im volio postaviti upravo je: „Možete li mi reći koja ste postignuća ostvarili u željeznicu?“

Razina ambicija kad su izazovi niži od naših postignuća

Druga krajnost odnosa problema i izazova s jedne strane te postignuća s druge strane je kad se stručni i iskusni željezničari povlače pred problemima i izazovima. I to je više razloga za takve situacije. Jedan od njih je sama priroda radnika koji su dobri izvršitelji ali ne i kreatori rješenja. To je malo vezano i uz sami pristup sigurnosti željezničkog prometa. U tradicionalnoj željeznicu je sigurnost bila ispred svega drugoga i željezničari su se radije držali uhodanih procesa nego eksperimentirali s mogućim poboljšanjima sustava. Osobito što si bili na „državnim jaslama“ i nisu bili opterećeni tržišnim nastupom i uspjehom. Naradili se ili ne plaća je bila sigurna.

Druga grupa radnika bi bila ona koja je u željeznička poduzeća počela dolaziti nakon što se je napuštao ozbiljan pripravnički staž, redovito poučavanje i provjere znanja. Mentorii više nisu bili zainteresirani za prijenos znanja, a osobito oni koji su se bojali da bi im mlađe snage mogle preuzeti radna mjesta koja oni žele. I tako su počeli sputavati one stručne i ambiciozne u njihovom dalnjem razvoju.

Treća grupa željezničara koji su stručni, ali ne i ambiciozni bi bili

oni koji su vezani kreditima i radi tog „dužničkog ropstva“ radije šute nego da izgube siguran izvor financiranja.

I četvrta grupa koja mi dolazi ovako u misli su oni stariji i iskusniji koje su polako već izgubili motivaciju za suočavanje s problemima i izazovima.

U svakom slučaju djelovanje takvih željezničara je manje rizično od onih iz prethodne grupe ali dugoročno također je to negativno za željeznički sustav jer upravo su

stručni i iskusni željezničari ti koji bi trebali nuditi rješenja za bolju željeznicu. Oni ih znaju i ogromna je šteta što ta rješenja ostaju skrivena samo u njihovim glavama.

Odluka je određeni potez

Profesor Matika bi tako rekao: „Odluka je određeni potez!“. Na ove nagomilane probleme ali i izazove pred kojima se našao željeznički sustav moraju se donositi odluke. Ako ćemo i dalje te odluke donositi s malim postignućima onda će onda i dalje biti iznuđene i samo će posljedično krpati posljedice. Tu su najbolji primjeri kako se željezničko-cestovnih prijelaza sjetimo samo kad netko na njima pogine, ili se sjetimo uređivati travu tek kad dječak u Daruvaru nastrada. U konačnici tu su i zapaljeni putnički vagoni na Zagreb Glavnom kolodvoru koji su već pali u zaborav.

Nešto bolja mogućnost se javlja kad dođemo u mogućnost kompromisnih rješenja, ali i tada povlačimo dubiozne poteze. Zbog svoje nepripremljenosti moramo prihvati djelomično dobra rješenja. To je primjer modernizacije samo jednog kolosijeka od Zaprešića do Zaboka, umjesto izgradnje suvremene dvokolosiječne pruge. Pa i većina drugih investicija u željeznički sustav zadnjih dvadesetak godina.

Želimo li krenuti naprijed potrebno je težiti sigurnim potezima i optimizaciji rješenja. U situaciji u kojoj se sada nalazi naš željeznički sustav za to su potrebni timovi različitih stručnih, iskusnih i pozitivno ambicioznih timova. U suprotnom će najavljeni ulaganja iz sredstava EU fondova u propasti.

TRADICIONALNI GODIŠNJI SUSRETI SISSŽ 2018.



PIŠE: Nebojša Gojković
FOTO: Nebojša Gojković

Od 29. kolovoza do 1. rujna 2018.g. održan je „Seminar iz bezbednosti železničkog saobraćaja, bezbednosti i zdravlja na radu i životne sredine i ekologije”, a što je zvanični termin za Radničke sportske igre Sindikata izvršnih službi Srpskih Željeznica.

Osim njihovih članica i članova, ovim sportskim igrama prisustvovali su i predstavnici prijateljskih željezničkih sindikata iz gotovo svih susjednih država, a među kojima smo bili i mi iz SINDIKATA PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE. Po prvi put naš sindikat predstavljali su kolege Stjepan Crnjak, Tomislav Roso, Ilija Arambašić i moja malenkost.

Kako znam da će ovaj broj lista „NA PERONU“ u informatičkom obliku i oni čitati, ovim putem upućujemo im jedno veliko HVALA za sve što su nam u ta tri dana pružili i omogućili.

Kao nekakav glavni utisak koji smo ponijeli s ovih sportskih igara, mogu u ime sve četvorice istaći da ni u nekim našim najoptimističnijim očekivanjima nismo mogli predvidjeti količinu gostoprимstva, ljubaznosti i pažnje koji su nam poklonjeni od strane kako samih organizatora, tako i onih običnih članica i članova sindikata.





DOKTOR BRANKO PONOVO OPERIRA

PIŠE: Nebojša Gojković
FOTO: SPVH

O našem kolegi Branku Mazuru, u narodu poznatijem po nadimku „Doktor“ (završio skraćeni kurs ginekologije u klasi prof. dr. Rocca Siffredia), skretničaru i povjereniku SPVH-a u kolodvoru Đurđenovac, imali ste već prilike čitati u našem glasilu, u tekstu pod naslovom „Doktor na intervenciji“ (NA PERONU br. 46, listopad 2015.g.), u kojem smo Vas upoznali s nekim od njegovih vještina kada su u pitanju zidarski i ličilački radovi, a povod za taj tekst bilo je njegovo krečenje skretničarskog bloka 2 u Đurđenovcu. Osim toga, u serijalu „JEDAN OD NAS“ (NA PERONU br. 66, srpanj 2017.g.) objavili smo i zanimljiv razgovor s njim, a u kojem je između ostalog, već tada najavio i krečenje prometnog ureda u Đurđenovcu. Budući da je kolega Branko prije svega čovjek od riječi, on je onog trenutka kad su se stekli potrebni uvjeti za to, što znači kad je nabavljen neophodni

materijal, započeo s već odavno planiranim „operacijom“. Tako je prošlog ljeta, točnije u mjesecu srpnju, a nakon skoro 2 desetljeća, prometni ured u Đurđenovcu okrećen i to na takav način da se vjerojatno ni jedna od tvrtki koje obično za takve i slične radove bivaju angažirane od strane HŽ Infrastrukture, ne bi kvalitetom ni izdaleka približila onome što je kolega Branko napravio. Kako slika govori više od riječi, donosimo Vam nekoliko fotografija radova u Đurđenovcu kako biste se i sami uvjerili u kvalitetu obavljenih radova. Ovim putem zahvaljujemo se bivšem i sadašnjem voditelju Područne radne jedinice prometa Istok, gospodi Krunkoslavu Papiću i Damiru Mihiću zahvaljujući kojima smo došli do većine neophodnog materijala za spomenuto krečenje. Kao i tijekom većine ovakvih radova, i ovdje su Branka vrebale razne opasnosti. Kako kolodvorska

zgrada u Đurđenovcu pripada austrogarskom tipu arhitekture, što znači da ima poprilično debele zidove, tako je i temperatura u kolodvorskим prostorijama uvek puno niža od one vanjske. Budući da svaki pravi doktor zna kakve posljedice takvi radni uvjeti mogu imati po zdravlje čovjeka, isto tako zna i kako preventivno djelovati u ovako kritičnim situacijama. Iz tog razloga je i naš „Doktor“ tijekom obavljanja radova u prometnom uredu redovno konzumirao velike količine toplih napitaka, a sve iz razloga kako ne bi došlo do mogućeg pothlađivanja organizma. Tu su naravno, prevladavali čajevi od lipe i kamilice, zahvaljujući čijem blagotvornom djelovanju tijekom obavljanja radova nije došlo do pojave nikakvih zdravstvenih tegoba i poteškoća. Nekako usporedo s ovim radovima u prometnom uredu, pojavila se i potreba za popravkom klupa koje se nalaze u

sklopu kolodvora Đurđenovac, a čiji su drveni dijelovi (sjedišta i nasloni) potpuno dotrajali i zbog čega iste više nisu bile u funkciji. Prvotna ideja bila je angažirati neku od tvrtki koje se bave obradom drveta, te popravak klupa riješiti putem „ručne“ kupnje. Predračun koji je dobiven od jedne takve tvrtke, a koja slovi kao nešto jeftinija od ostalih, iznosio je više od 2300,00 kuna. Nakon što je kolega Branko čuo za ovaj podatak, odmah je preko svojih „doktorskih“ veza uspio potpuno besplatno osigurati potrebnii materijal, te isti izrezati, obraditi, ofarbiti i montirati na betonske okvire klupa. Na našim fotografijama možete vidjeti kako klupe izgledaju nakon „Doktorove“ intervencije. Naravno da je i ovdje, kao uostalom i u svemu što naš sindikat i njegovi članovi i aktivisti rade, bilo otpora i opstrukcija od strane dobro nam znanih neprijatelja i domaćih izdajnika (s naglaskom na domaće izdajnike). Razni intelektualni masturbatori i moralni gubavci još jednom su potvrđili tezu o tome kako kompleksi znaju biti čudo, no zahvaljujući njihovoj sada već legendarnoj nesposobnosti, ti otpori i

opstrukcije kao i uvek dosad ostali su tek neuspješni pokušaji i neostvarene želje. Vjerojatno ih ovaj put ne bih ni spominjao da jedan od njih, inače istaknuti pripadnik „sveznalaca“, društvene supkulturne čija je osnovna odlika da njeni pripadnici teoretski znaju sve o svemu (pametuju, mudruju i teoretiziraju), dok u stvarnom životu o ničemu ne znaju ništa, ovaj put nije otišao i korak dalje. Kako je rekao Balašević u jednoj od svojih pjesama: „Pričat će ti o plovidbi, ti što nisu sidro digli...“, tako je i ovaj naš sveznač, obrazujući kolegu Branka tako da mu je objašnjavao metodologiju i načine krečenja, ničim izazvan doslovno pomaknuo granice ljudske gluposti do gotovo neslućenih visina ustvrdiši „kako bi on s jednom kantom „Jupola“ okrečio Eiffelov toranj i još bi mu ostalo boje????!! Je.. te, kakva je to legenda! Moram priznati da ja njega osobno, iako on to ne doživljava tako, obožavam do imbecilnosti! Doduše, iako nije rekao kolike zapremine bi ta kanta bila, svejedno smatram da bi jedna ovakva izjava trebala imati svoje istaknuto mjesto u svjetskoj antologiji ljudskih budalaština i idiotizama. Uglavnom, ako se dotični ikada bude odlučio za jedan takav pothvat kao što je krečenje Eiffelovog tornja, neće morati brinuti za osnovna radna sredstva, budući je kolega Branko obećao da će mu u tu svrhu posuditi svog „mačka“ (zbog česte uporabe malo teže pušta boju, pa će ga biti potrebno jače stisnuti). Kako je Branko ipak još uvek prilično daleko od jedne takve zidarske veličine kao što je to ovaj već spomenuti sveznač i višestruki osvajač „Zlatne fangle“, te još mnogih drugih prestižnih zidarsko-molerskih nagrada, tako on krećeći prometni ured nije primjenjivao ovakve alternativne metode kao što bi to bila ova s Eiffelovim tornjem, već se onako skromno držao starog, oprobano načina. Kao što ste mogli vidjeti na priloženim fotografijama, „Doktor“ je opet posao odradio doktorski, a poznajući ga, vjerujem da se tu neće zaustaviti, već čemo o njegovim „intervencijama“ i „operacijama“ još imati prilike čitati. Naravno, ako mu onaj „zidarakademik“ u međuvremenu ne preotme posao...





DA MALO (NE PREVIŠE) POHVALIMO I „PUTNIČARE”

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Otkako željeznica nije cjelina, od kad nije jedinstven sustav, puno se toga promijenilo. Opći je dojam kako je u toj podjeli HŽ Cargo „teško stradao“ i njegovim se nevoljama ne nazire kraj. HŽ Infrastruktura je ugodno mjesto, a HŽ Putnički prijevoz je najizloženiji bjesu putnika zbog svih mogućih propusta za koje je ponekad kriv, a ponekad s njima uopće nema veze. U osnovi, zdravorazumski, željeznica je ipak jedinstven sustav. I sami željezničari pa i oni s visokim plaćama reći će „hrvatske željeznice“ (samo ne znaju da li je kod „hrvatski“ veliko ili malo

slovo). Ili na pitanje gdje radite odgovorit će: „na željezniči“ bez obzira na to rade li u kakvoj radionici ili HŽ Putničkom prijevozu. Na upravnoj zgradi HŽ Infrastrukture i danas je izvješen znak HŽ. A kada slušate reportaže po medijima pojам „hrvatske željeznice“ dominira. Tako da zapravo u percepciji javnosti te naše firme niti ne postoje. Kada putnik dođe na kolodvor, on misli da je došao na željeznicu i tu je sve jasno.

HŽ Putnički prijevoz je za vrijeme SDP-ove vladavine

imao stabilnu upravljačku strukturu koja je firmu vodila kakvih pet godina. U tom periodu broj

putnika padaо je iz godine u godinu, a javnost je oduševio i odlično zabavio marketinški potez za izbor slogana za putovanje vlakom. No ono što je istinski lјutilo putnike i one koji razumiju željeznicu bili su do tada kroz povijest nezabilježeni slučajevi „spajanja vlakova“, „otkazivanja vlakova“, namjerno podešavanje vozog reda da nikome ne odgovara i pretvaranje željezničkog u autobusnog prijevoznika.

Ako izuzmemo velike radove na pruzi gdje se jednostavno drugačije ne može, „zatvori pruge“ kada treba i ne treba te presjedanja na autobuse s

koferima, ljute putnike. Isto tako „pomor“ skretničara puno je veći problem nego što se to na prvi pogled čini. Ili „lagane“ vožnje kod željezničko cestovnih prijelaza... To su situacije za koje HŽ Putnički prijevoz nije kriv i ne može na njih utjecati, a opet plaća cijenu. Uzmimo primjer „riječke pruge“. Tamo se od 2005. godine, korak po korak, od Rijeke prema Ogulinu remontira pruga. I kada se tako iz godine u godinu „dogura“ do Ogulina, onda se krene s krpanjem burobrana, usjeka, mostova i tome nema kraja pa da se putnik u jednom potezu vlakom preveze od Zagreba do Rijeke. Dobro to mora biti doista željeznički entuzijast da se odluči na to beskrajno putovanje. No niti to ne razumijem. Od Zagreba do Karlovca vozi 140 km/h, a dalje je „građevinska“ brzina pruzi 75 km/h i vrijeme putovanja od Zagreba do Rijeke je brzim vlakom je gotovo četiri sata, a putničkim još pola sata dulje. Znam da je tog pričanje o boljoj prošlosti svima preko glave, ali samo jedna rečenica. Prema voznom redu iz 1998. godine najbrži je vlak iz Rijeke do Zagreba stizao za tri sata i jednu minutu. Godine 2015.- to je bilo tri sata i petnaest minuta. I onda ja fakat ne razumijem i volio bih da to netko, ovdje na ovim stranicama nama laicima objasni, da kako je moguće da se

nakon godina i godina remonta putuje dulje nego prije dvadeset godina? Ono što sugerira naslov ovog teksta je drugačija poslovna politika poslovodstva HŽ Putničkog prijevoza koji je, pojednostavljeno rečeno, počeo voziti vlakove. Prema izvještaju HAKOM za prva tri mjeseca ove godine bude nadu pošto je nakon više od pet godina zabilježen porast broj prevezениh putnika. Ako se malo pažljivije prate mediji, posljednjem

potpisivanju ugovora s Splitsko dalmatinskom županijom kojim će se studentima s tog područja, vikendima omogućiti besplatno putovanje vlakom, prethodio je niz sličnih dogovora s gradovima i županijama po cijeloj Hrvatskoj... Isto tako uvode se integrirane karte za prijevoz vlakom i autobusom... Sve u svemu ohrabrujuće i bit će zanimljivo vidjeti podatke o radu tog prijevoznika za prvi pola ove 2018. godine.





BRUDET NA NERETVI

PIŠE: Ante Kunčić
FOTO: Ante Kunčić

Druženje članova SPVH podružnice Ploče i njihovih prijatelja održalo se 20. kolovoza 2018. godine uz rijeku Neretvu u mjestu Gabela u susjednoj BiH. Ekipa se sastala već oko 12 sati a druženje je završilo kasno u noć, pod „svičom“.

HRANA I PIĆE SE SERVIRALO U SLJEDOVIMA. BEZ BRUDETA KOJEG PIPREMI DOMAČIN ZDRAVKO NE MOŽE PROĆI. TKO NIJE PROBAO NJEGOV BRUDET MOGLI BI REĆI DA NIJE NITI PROBAO PRAVI BRUDET. BILO JE I HRABRIH KOJI SU SE OKUPALI U PROHLADNOJ NERETVI A BILO JE I KUKAVICA KAO JA KOJI SU UŠLI SAMO DO KOLJENA. JEDVA ČEKAMO PONOVO SUSRET DOGODINE. ŽIVILI!



'NEMILOSRDNI PLIŠANCI' (THE HAPPYTIME MURDERS), 2018.,
REDATELJ BRIAN HENSON

PIŠE: Robert Jukić

FOTO: Ustupio Blitz film & video

Na plakatu igranoanimirane crne komedije pod naslovom 'Nemilosrdni plišanci' stoji upozorenje da 'to nije film za djecu'. Roditelji se oslanjaju na animirane filmove kao djecju 'filmsku literaturu', iako oni koji prate animaciju ili bar svjetski festival aminiranih filmova Animafest u Zagrebu, znaju da nije uvijek tako. I filmovi u kojima se spominju ili prikazuju lutke nisu uvijek primjereni dječjem uzrastu (neke lutke postale su slavne u žanru hororra, primjerice Annabelle ili Chucky). U ovom slučaju radi se o filmu koji na suberzivan način isprepliće crni humor i parodiju u stilu američkog crnog (noir) filma, a govori o današnjici, tako da na projekciju ne treba odvesti djecu, pogotovo manju, jer neke stvari teško ćete im moći objasniti. Ali odraslima i iskusnijima, 'Plišanci' donose razumljive metaforičke sadržaje. Radnja je smještena u Los Angeles, to jest Grad Andela, u kojem u (ne)mirnom suživotu žive ljudi i lutke. Zbog političke korektnosti suživot ljudi i lutaka trebao bi biti idiličan, međutim, stvarnost je sasvim drugačija. Ljudi na razne načine zagorčavaju život svojim krenim sugrađanima, smatrajući ih građanima drugog reda. Bivši policajac i porocima sklon privatni detektiv, Phil Phillips (lutka, glas mu posuđuje Bill Barretta), u potrazi je za serijskim ubojicom koji je ubio njegovog brata, a onda i sve članove popularne televizijske serije iz osamdesetih godina prošloga stoljeća. Sumnjajući da se radi o autorskim pravima velikog dolarskog iznosa zbog repriziranja emisije koje netko želi prisvojiti, udruži sa slijedom partnericom policijskom detektivkom Connie Edwards (Melissa McCarthy). Iako se njih dvoje ne podnose, zajedničkim snagama uspijet će razriješiti slučaj koji se pokazao prilično složenim, pogotovo što je metar visoki (samo)ironični lutak postao glavni osumnjičeni... 'Nemilosrdni plišanci' imaju sve karakteristike američkog crnog filma, a u nekim aspektima ide i dalje od. Glavni negativac motiviran je osvetom i pohlepom, a radnja se odigrava u okružju L.A. industrije seksa. U jednoj od njih, za vrijeme intimnog odnosa između dvije lutke!, muška lutka u ubuđenju više 'ide vlakić, ode vlakić...', a ženska mu odgovara 'ide teretni vlak...'. Tko bi rekao da se i u ovako provokativnom kontekstu može koristiti tematika željeznice, i to ne u funkciji prijevoznog sredstva, nego metafore. U priči je prisutna i 'fatalna žena', u ovom slučaju lutka. Film prati (ironična i cinična) naracija glavnog lika, čime se potencira mračna i depresivna atmosfera. Neki od filmskih kritičara 'Nemilosrdne plišance' proglašili su 'najludim filmom godine', što i nije daleko od istine, jer pitanje je koliko se i punoljetnoj (odrasloj) publici može svidjeti ovakav otkačeni pristup. Redatelj Brian Henson sin je redatelja Jima Henson (1936.-1990.), američkog lutkara koji je zasluzan za (još i danas) najgledanije lutkarske televizijske serijale koji su dobili kulturni status i postali dio opće kulture. Popularnu 'Sesame Street' (Ulica Sezam; 1969) snimio je u Americi, a u Engleskoj je nastao 'The Muppet Show' (Muppet; 1976. - 1981.; ukupno 120 epizoda po 25 minuta). Redatelj 'Nemilosrdnih plišanaca' Brian Henson uglavnom je kao redatelj radio na televizijskim serijalima, a od dugometražnih animiranih filmova snimio je obiteljske akcijske komedije 'The Muppet Christmas Carol' (1992.) i 'Muppet Treasure Island' (1996.). Spomenimo još jedan zanimljiv, ali ne toliko radikalni film, u kojem glavni lik (Bob Hoskins) odlazi u svijet crtića kako bi riješio svoj slučaj. To je duhovita igranoanimirana komedija 'Who Framed Roger Rabbit?' (1988.) u režiji Roberta Zemeckisa.

ŽELJEZNIČKE NARODNE MUDROSTI

u skretanje by nenad katanich



E TO NIJE BAŠ ŽELJEZNIČKI SPECIFIKUM. I DRUGDJE JE TAKO. ALI KOD NAS TO ZNA DOSTA BITI KREATIVNO. POČINJE SA S ONOM OD VAS TRAŽIM SAMO JEDNO: A TO SU DVije STVARI - RED, RAD I DISCIPLINA.

Ljeto je na izmaku. Svi su se vratili sa godišnjih odmora i polako se pripremaju za aktivnosti. Pa i moji penzići željoši iz susjedstva. Ipak sam odrastao i živim u željezničkom kvartu. Iako mi ne mogu oprostiti što na godišnji odmor ne idem vlakom već nekoliko godina. Ne zato što me mrze, već jednostavno im to ne ide u glavu - ja toliki railfan a ne putujem željeznicom. Ja opet im ne mogu objasniti da je putovanje željeznicom skupo i dugotrajno pa i neizvjesno. I tako tu temu preskačemo, ali ne preskačemo i rundu rakijice plus slanina i paprika. Poslijenekolikoredičokanjčića počinjemo razmatrati željezničke mudrosti i koliko su one, moram priznati i meni bile korisne. U novinarskom smislu, sezona je kiselih krastavaca pa se onda posvetimo mudrostima:

„Mladi prometnik više će naučiti od iskusnog skretničara nego u školi.“

Osobno mogu potvrditi točnost ovog. Osim što sam imao sreću da kada sam došao na željeznicu imam odličnog mentora prometnika imao sam i istog takvog skretničara. Mnogi praktični savjeti vrijede i danas. Od toga kako pred onima odozgo uvijek trebaš nastojati izgledati kao da nešto kriješ, a ne kriješ ništa. Osim u slučaju kada stvarno nešto kriješ onda i kad izgleda kao da nešto kriješ, a kriješ,

nećeš biti sumnjiv jer uvijek izgledaš tako a štih probe su se pokazale negativnima. I puno stvari, razumjet će te koje sada ne mogu napisati.

„Kada ti uređuju radno mjesto ili nabavlju opremu to je znak da bi moglo biti ukinuto.“

Na žalost i ova mudra izreka pokazala se točnom. Koliko ja pamtim ovih tridesetak godina na željeznicu dosta je bilo takvih slučajeva. I moji penzići počeli su nabrajati primjere čak iz perioda kad se nisam niti rodio. Najjači primjer je ukidanje „Gutmanove“ uskotračne željeznice širine 1000 mm i to naravno nakon remonta, dizanje brzine na 70 km/h, nabave šinobusa...

„Kada uređuju manevarske staze (čitaj: nasipaju par šukara šljunka kraj kolosijeka) i daju nove signalne crvene zastavice - znači mijenja se sindikalni čelnik (mentalno Jamezdinovog sindikata).“

Iako sam baš to ne pamtim, nemam razloga da ne vjerujem stanicama. U ono doba „mraka“ sindikat je bio mjesto gdje se uvijek nešto zahtjevalo. Naravno, pošto nije bilo šanse da se išta dobije ili napravi, oni odozgo bi, kada bi dojadio oni bi smijenili čelnika

sindikata i novi bi odmah ovakvim akcijama pokazao da je odlučan za ništa.

„Čuvaj se unteršefa koji želi postati oberšef.“

E to nije baš željeznički specifikum. I drugdje je tako. Ali kod nas to zna dosta biti kreativno. Počinje sa s onom od vas tražim samo jedno: a to su dvije stvari - red, rad i disciplina. Pa se pojačava preko prijava i koječega uz to, a u ekstremnim slučajevima može biti i nasilja.

„Još više se čuvaj oberšefa koji je postao unteršef.“

E za takvu frustraciju dobro znam. Tortura je ista ali još gore u svemu tome je što u prethodnom slučaju dođe kad-tad do napredovanja te kraj patnjama. U ovom slučaju nema kraja. A i niti nade.

I malo po malo, mi rastegnu smo čokančiće izrezasmo slaninu, pa veseli se razilazimo.

I ostaje mi sa se po tom pitanju još prisjetim Dudekove kada je bio „pri železici“ a revnosnim prometnikom koji bez ustezanja pojede skladištarevu kobasu - a da ova ne smije niti pisnuti:

„Šef je dobar, ali prometnik je hudi.“



foto: SPVH