

VIJESTI SINDIKATA PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE

NA PERONU



LIPANJ 2019.

GDJE BI SE RADIJE "UHLJEBILI"
NA HŽ-u I LI HRT-u

**XVI. MEĐUNARODNE
SPORTSKE IGRE
POLJSKA 2019.**

SLAVONCI U ZAGREBU I "METRO"

SVOJ POSAO VOLIM I POŠTUJEM
RADENKO MILOVANOVIĆ

POZNATA LICA I ŽELJEZNICA

DAVOR BILMAN

TRENER - EDUKATOR





XVI. Međunarodne sportske igre, Boszkowo, Poljska

FOTO: Vjekoslav Suton



PRAVAC DEPRA

Krenija "metro". A šta reć. Ovo je iz kao iz rubrike "vijesti iz nesvijesti". Na brzinu sklepana ideja kao što je i na brzinu "preuređen" dio kolodvora Split Predgrade. Ka i sve drugo u nedostatku pravog rješenja i neke smislene opcije koja bi istinski smanjila te prometne gužve i čepove po liti. Naslikavanje gradskih faca, grandiozne izjave i slične budaleštine su ionako dio folklora kojima svjedočimo u gotovo svakom Dnevniku "Metro" (sam pojам me baci u depresiju) koji je predstavljen gotovo kao najnoviji vlak u Japanu koji postiže brzinu svjetlosti a uspija je na vozno vreme od 4 minute kasnit još toliko odma prvi koji je krenija. Da pojasnim, uđeš u Splitu prodeš tunel i puf gotova vožnja.. Taj metro "uz prugu" do Knina donija je i omanju ekološku katastrofu. Tako dolazim na posa i vidim dva ogromna smota papira. Računam ovo su stigli zidni tapeti. Mislim se aj dobro možda ce nam da nam malo učine ugodnije radno okruženje natrkeljiti na zidove tapete sa motivima šume, planine mora... Nešto ozbiljno znam nije u redu s načinom na koji mom mozak radi, ali to je već sasvim neka druga priča. Kad ono - grafikoni! Jedan do podne drugi od podne. Razgrnili mi tih 6 kvadrata grafikona i ko ona dva iz "A JE TO!" gledamo kolega i ja di bi za Boga miloga to mogli staviti.

BROJ 89 lipanj 2019.

Sandra Rašetina

Skontamo da samo jednog ima viška 20 cm priko prometničkog stola. Bravo ekipa! Ono, ne moš ne ostat fasciniran razinom gluposti ljudi koji donose odluke o takvim stvarima. Ali ne treba se čudit jer nitko nikad od njih nije se služija sa tim grafikonima da bi uopće zna koliko je tih 6 kvadrata nemoguće stavit bilo di a da bi bili prometniku korisni. I tako je 12 kolodvora dobilo po 6 kvadrata grafikona što znači da su između ostalog posikli omanju šumu da bi to tiskali. Njima u svoj njihovoj mudrosti nije palo na pamet a šta ja znam da otisnu te grafikončine za recimo samo ta dva kolodvora koja se tiču metroa. A neeeeeeeeeeee.... to bi valjda zahtjevalo dublje logičko razmišljane koje očigledno ekipi nije jača strana ... i tako ... Mi smo uglavnom imali raznih ideja kud s tim zidnim tapetama pa između ostalog ajmo ih iznit isprid prometnog ureda pa svaki put kad tribaš pogledat ga moraš se dignit i prošetat do vanka šta je ustvari jako korisno jer ćemo tako bit mršaviji i fit. To ti je kad firma brine o zdravlju i dobrobiti svojih radnika Ništa mi drugo ne pada na pamet osim one "nakon razgovora sa nekim ljudima, čovjek osjeti potrebu da prijateljski pomiluje kamen, osmjejhne se drvetu i s puno poštovanja skine šešir pred magarcem." HŽ forever

Sandra Rašetina



IMPRESUM

SURADNICI

Glavni urednik
Anto Iličić

Novinari
Ante Kunčić, Branko Bašić,
Branko Marijanović, Dinko Alilović,
Dražen Drčić, Dražen Koščak,
Dražen Lijtar, Ilija Arambašić,
Ilija Grlić, Ivica Stojak,
Jakov Rašić, Josip Tirić,
Luka Serajlić, Mario Grbešić,
Nebojša Gojković, Nenad Katanić,
Srećo Stjepić, Tomislav Tonković,

Fotografije SPVH

Naslovница
Ivan Smoljo, prometnik vl. u kol. Split Predgrade

Više Vam „leže“ vijesti bez „uljepsavanja“, 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



NEKOLIKO REČENICA O RADNICIMA U LIJEPOJ NAŠOJ (I U HŽ INFRI)

PIŠE: Anto Iličić
FOTO: Nebojša Gojković

Nedavno sam pročitao rečenicu koja me odmah smisleno povezala s našom malom firmom: „Uspostavljen je izokrenut, pverzan sustav vrijednosti na orwellijanski način: sloboda je ropstvo, neznanje je snaga.“ Napisao ju je čovjek koji je velikoj većini nas nepoznat, ali koliko je aktualan prosudite sami. Taj gospodin (Vuk Vuković) u nastavku boldane rečenice reče: „U hrvatskom primjeru to bi značilo da nije dobro biti fiskalno odgovoran a dobro je biti rasipan. Nije dobro racionalno upravljati i povećavati blagostanje već je dobro zaduživati se na račun građana, uzimati što više sebi i mrvicama potkupljivati birače. Korupcija postaje način života,

prihvatljivo ponašanje koje glasači cinično opravdavaju kao nužnost da bi se stvari mogle dijeliti „besplatno.“ To čitanje gornjih rečenica valjda je potaklo muzu da navrati i do mene da se pozabavim našom stvarnošću, bez utjecaja politike i umreženih elita.

Svima nama je poznato da Hrvatska ubrzano gubi stanovništvo, velikom većinom odlaze ljudi u naponu radne snage koji imaju vještine koje lako mogu unovčiti u inozemstvu. Tako je i s generacijama odškolovanih željezničara koji nisu sjedili skrštenih ruku čekajući posao u HŽ Infri. Imali su dovoljno znanja, vještina i hrabrosti te su se otisnuli negdje u EU: Njemačku, Irsku, Švedsku,

Suprotno nečinjenju ničega da se ti mladi zaustave i zaposle svjedoči podatak o stanju radnika u HŽ Infri: do 2030.

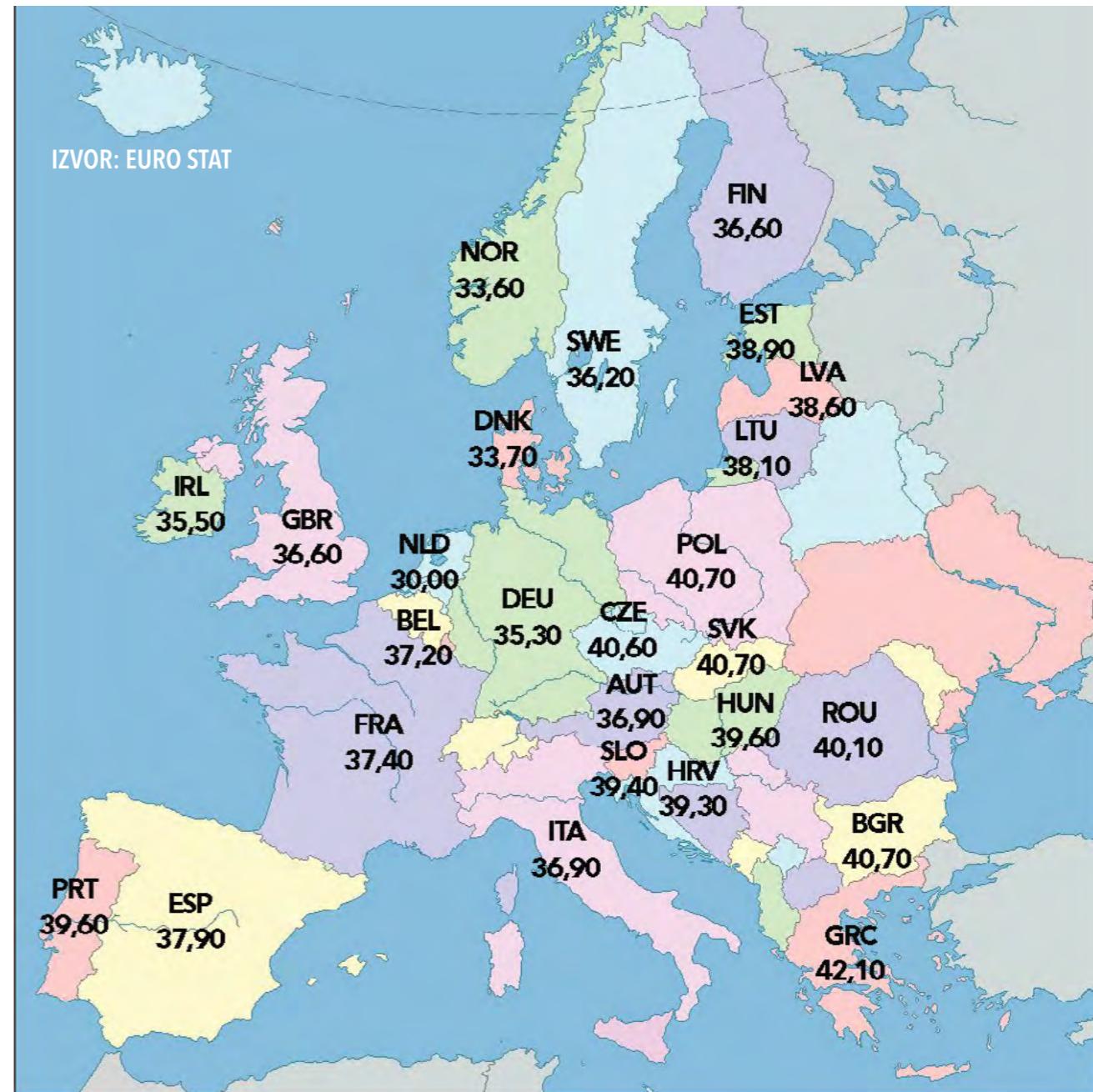
napustit će nas više od 1000 izvršnih radnika. Kako su menadžerske perjanice HŽ Infre (napose u Prometnom sektoru) godinama držale zaključanim zapošljavanje, tako je i nada u nekakvo primanje mlađih bilo besmislena. I ljudi su odlazili i odlaze.

Beznađe su nadopunjivali i mediji jer su u pravilu u svakom spominjanju željeznicu u RH nalazili priliku da pričaju ili pišu negativne priče. Posljedično na toj, vrlo često, neargumentiranoj priči provodi se smanjenje broja radnika a u čekanju slijedećeg smanjenja smanjuje se broj izvršitelja u propisanim

tehnološkim procesima. Prema EUROSTAT ovom indexu troškovi rada u Hrvatskoj su 2018. iznosili 9,40 eura po satu i samo je šest zemalja članica jeftinije od nas - Poljska, Mađarska, Latvija, Litva, Rumunjska i Bugarska. Usaporede radi, 2004. bili smo najskuplji među novim članicama uz izuzetak Slovenije. Dao sam si truda i pronašao podatke te saznao kako je tjedno radno vrijeme u Europskoj Uniji različito od zemlje do zemlje i kreće se od 30,5 sati u Nizozemskoj do 42,10 sat u

Grčkoj. Uz statističari pedantne brojeve odrađenih sati i minuta, nema podataka o zakonitom i nezakonitom produljenju radnog tjedna, to su još uvijek odlike dobrog dijela hrvatskih poslodavaca, svakako prvog menadžera u našem Prometnom sektoru, iako je teško dobiti odgovor što točno takvim pristupom postižu. Jedno je sigurno: poslovna politika kojom se jedino ustrajno mjeri prisutnost na poslu naša je glavna karakteristika.

Manje je poznato da je inzistiranje na visokom broju tjedno održenih sati postalo odlika manje uspješnih trgovačkih društava i zastarjelog menadžeriranja. Radi se o tome da je broj sati proveden na poslu najčešće neupotrebljiv pokazatelj iz kojeg se ne može izvući nikakav zaključak o radu zaposlenika ili uspjehu poduzeća. Sjeverno europskim poslodavcima davno je postalo jasno da nije ključno koliko radnik vremena provodi na



poslu, već što i kako tijekom radnog vremena odradi. Stoga su tamošnji poslodavci počeli snizavati satnicu radnoga tjedna i uvoditi sve fleksibilnije oblike rada: posljedica je bila veća, a ne manja produktivnost. Radnik koji može slobodnije raspologati svojim radnim vremenom visoko je motiviran da odradi najbolje što može u najkraćem mogućem roku.

Radni sati međutim ne govore mnogo o izradi nekog proizvoda, stavljanjem produktivnosti u jednadžbu dobiva se drugačija slika koja govori da se povećanjem broja sati rada ne postiže veći efekt na radnom mjestu. Prema Državnom zavodu za statistiku RH ukupna produktivnost rada u industriji Hrvatske u prvih pet mjeseci ove godine smanjila se za 2,9 posto u odnosu na ranije razdoblje. Istovremeno se smanjio broj zaposlenih, pa se već duže vrijeme nezaposlenost drži iznad 300.000.

država	tjedni sati rada	produktivnost u %
Norveška	33,60	182,40
Nizozemska	30,50	133,20
Irska	34,90	128,00
Danska	37,00	125,50
Njemačka	33,70	119,10
Austrija	37,80	115,50
Švedska	36,50	115,50
Slovenija	39,50	80,40
Grčka	42,10	75,90
Slovačka	40,60	73,90
Češka	41,10	68,40
Mađarska	39,50	60,10
Estonija	38,70	58,10
Poljska	40,50	55,70
Hrvatska	39,60	55,00
Bugarska	40,00	43,50

EU projek iznosi 100 %

IZVOR: UIC Railway statistic

SAVIJENEM KRALJEŽNICE DO BOLJE PLAĆE

Dragi mi S. S. Kranjčević napisao je antologijske stihove u Gospodskom Kastoru:
Eto, što znači biti psetancem odlična gazde!
Najlakše k cilju podvita repa!
Pitoma njuško, cje luješ petu, al se i za te
Mirisno peče masna kobasa!

Kompromisi koje mnogi radnici, a koji se deklariraju kao kršćani, rade u svom okruženju imaju za posljedicu napredovanje i izravno veću plaću. Raditi svoj posao bez trulih kompromisa (kako je često govorio jedan Palčić), biti dobar i pošten radnik, radnik sa stavom znači ne prilagoditi se trendovima. Neki prihvataju živjeti i raditi uglavnom pogнуте glave, onako kako im je lakše i ugodnije, jer ne uklopiti se u sustav znači trpjeti.
 Tu čudi svijest da svi znamo kako je nemoguće sjediti na dvije stolice.

Što bi onda trebali činiti? U crkvi biti vjernici, a na radnom mjestu uopće ne isticati svoje vjersko opredjeljenje? Ovakvim izborom dolazimo do zida, do kočnica u svakodnevnom životu...

Ma i najmanji šef ili menadžer žudi postati djelom elite. A elite su kod nas umrežene. Jasno je da su mreže elita neformalne društvene mreže kreirane između političara na vlasti i direktora pretežno u tvrtkama kojih je vlasnik Lijepa naša. Te mreže predstavljaju usku interesnu skupinu, neki je zovu klika, koja u svojim rukama drži poluge moći. Doktor Vuk Vuković mišljenja je: „...da se mreže elita formiraju spontano. One nisu posljedica zavjere, već predstavljaju nasumično formirane klasterne čiji su se akteri odlučili povezati kako bi zadovoljili svoje interese. Mehanizam mreže elita funkcioniра na slijedeći način: političari i menadžeri politički uvezanih firmi izvlače direktne koristi kroz kontinuiranu međusobnu interakciju. Političari dobivaju donacije za kampanje, slobodni su izvlačiti mito ili druge oblike podrške koji im omogućavaju opstanak na vlasti, dok uvezane firme dobivaju ugovore sa državom putem namještenih javnih natječaja, povoljnijeg regulatornog i zakonodavnog okvira koji im omogućuje očuvanje monopolskog ili kartelskog statusa, ili direktnih subvencija u trenucima kada su im potrebne....“

Dok je nastajao ovaj tekst navratio sam na portal Glasa koncila na kojem sam odmah zapazio naslov: SINTEZA IZMEĐU VJERE I ŽIVOTA Kako biti poduzetnik, a katolik?
 Za potrebe ovog teksta prenosim nekoliko rečenica iz tog teksta: U iskustvu vjernika, naime, 'ne mogu biti dva usporedna života,

EFIKASNOSTI ŽELJEZNICE U RH I NEKIH U EU				
zemlja	željeznica (sve)	radnika	vlakkm	efikasnost
Croatia	HŽ	8.380	19.360.000	2.310,26
EU	SVE	884.000	3.134.000.000	3.545,25
USPOREDBA		0,95%	0,62%	65,17%

zemlja	željeznica (sve)	radnika	vlakkm	efikasnost
Croatia	HŽ	8.380	19.360.000	2.310,26
Germany	DB AG (2017)	308.800	776.980.000	2.516,13
USPOREDBA		2,71%	2,49%	91,82%

zemlja	željeznica (sve)	radnika	vlakkm	efikasnost
Croatia	HŽ	8.380	19.360.000	2.310,26
Austria	ÖBB(2017)	41.690	131.020.000	3.142,72
USPOREDBA		20,10%	14,78%	73,51%

zemlja	željeznica (sve)	radnika	vlakkm	efikasnost
Croatia	HŽ	8.380	19.360.000	2.310,26
Slovenia	SZ (2017)	7.400	18.360.000	2.481,08
USPOREDBA		113,24%	105,45%	93,12%

zemlja	željeznica (sve)	radnika	vlakkm	efikasnost
Croatia	HŽ	8.380	19.360.000	2.310,26
Hungary	MAV (2017)	37.590	88.220.000	2.346,90
USPOREDBA		22,29%	21,95%	98,44%

s jedne strane, tzv. duhovni život, sa svojim vrednotama i zahtjevima; s druge, tzv. svjetovni život, tj. život u obitelji, na poslu, u društvenim odnosima, u političkome i kulturnom djelovanju'. Svaki vjernik laik mora djelovati prema zahtjevima što ih diktira mudrost, a mudrost nas sve osposobljava za donošenje dosljednih odluka, »s realizmom i osjećajem odgovornosti prema posljedicama vlastitoga djelovanja«, koje kao vjernici - bez obzira na položaj koji imamo - razumijevamo kao služenje, pa i u poslovnom svijetu.

USKRAĆENE OTPREMNE U HŽI
 U siječnju ove godine (24. siječnja 2019.) u Hrvatskome saboru Svjetska banka predstavila je Prijedlog strategije partnerstva Svjetske banke s Republikom Hrvatskom za razdoblje od 2019. do 2024. godine. Kao najznačajniji izazov koji se namjerava riješiti tom strategijom istaknuti su loša demografska slika i sve veći nedostatak ljudskog kapitala. Jutarnji list je 10. lipnja 2019. objavio tablicu Svjetske banke o tome kako pojedina zemlja priprema svoje ljude za budućnost. Ta tablica pokazuje da je Hrvatska prema indeksu ljudskog kapitala za 2018. godinu na ljestvici od 157 zemalja zauzela 35 mjesto. Taj indeks mjeri potencijale ili produktivnost koje će dijete ostvariti kada postane odrasla osoba.

S tih visina svratimo pogled u naše dvorište. A u našem dvorištu najkraće se može reći: kakva poslovna politika takvi su i rezultati. Posljedično, zbog poslovne politike koju su provodili menadžeri na čelu Prometnog sektora i Sektora

održavanja došli smo u situaciju da nema radnika, da je priličan broj radnika bez propisane zdravstvene sposobnosti, a najtragičnije je da su radnici u oba sektora u poodmakloj životnoj dobi.

sposobnost za rad na radnim mjestima iz njihovog ugovora o radu. Oni svaki dan dolaze na posao i u pravilu poslodavac im ne daje nikakve radne zadatke. Prođe osam sati, oni odu doma i tako dan za danom. To nas mjesечно

postupak savjetovanja s radničkim vijećem radi postizanja sporazuma u svrhu otklanjanja ili smanjenja potrebe za prestankom rada radnika i o tome obavijestiti nadležnu javnu službu zapošljavanja.

STAROSNA MIROVINA U HŽI

ORG JEDINICA	2019.	2020.	2021.	2022.	Ukupno
SEKTOR FINAN., RAČUN. I KONTROLINGA	15	20	26	26	87
SEKTOR ZA RAZVOJ, PRIP. I PROVED. INV. I EU FOND	2	2	2	2	8
SEKTOR NABAVE	7	7	11	13	38
SEKTOR NEKRETNINA	1	1	2	6	10
SEKTOR PRAVNIIH POSLOVA	0	1	0	0	1
SEKTOR ZA INFORMATIKU	3	3	4	4	14
SEKTOR ZA ODRŽAVANJE	120	170	207	245	742
SEKTOR ZA PODR.UPR., KOMUN., SIG.I ZAŠT.	15	23	30	28	96
SEKTOR ZA PROMET	178	283	396	516	1373
SEKTOR ZA UPRAVLJANJE LJUDS.POTENC.	2	6	14	15	37
URED UPRAVLJANJA SIGURNOŠĆU	1	2	2	3	8
Ukupno	344	518	694	858	2414

Za ovu priliku korisno je znati da je na sjednici Vlade RH održanoj 23. lipnja 2015. usvojen Zakon o finansiranju Projekta održivih Hrvatskih željeznica u Europi za društvo HŽ Infrastruktura d.o.o. kojim je za otpremnine uglavljen 13.700.000 € odnosno 100 milijuna kuna. Sredstva nismo koristili, pa je na sjednici Vlade RH od 28. lipnja 2018. iznos za otpremnine u HŽI prepovoljen - smanjen na 7,9 milijuna € odnosno 50 milijuna kuna. Kad bi poticajna otpremnina iznosila 130.000,00 neto bilo bi novaca za potaknuti 400 radnika na odlazak u mirovinu.

HŽI je prilično neodlučna u korištenju ovih sredstava, tako je za očekivati da će se ta kreditna stavka nekorištena potpuno ugasiti. Svim zainteresiranim ostaje gorčina veličine nebrige za ljude. Najbolje to opisuje slijedećih nekoliko saznanja: u HŽ Infri je oko 100 radnika koji nemaju propisanu zdravstvenu

košta milijun kuna. Jedna godina 12 milijuna kuna. Do danas nije poznato čini li HŽ Infra išta da ovaj problem riješi na zadovoljstvo tih radnika i HŽ Infre. Radnici koji nemaju propisanu zdravstvenu sposobnost za rad na radnim mjestima iz njihovog ugovora o radu očito neće dobrovoljno otići u mirovinu. Za to je Zakon o radu, a i ovaj traljavi, važeći KU predviđao poticajne otpremnine. Visina otpremnine na koju radnik ima pravo prema Zakona o radu ovisi o:

- navršenim godinama neprekinutog rada kod poslodavca koji otakuje ugovor o radu i o
- prosječnoj bruto plaći koju je radnik ostvario u tri mjeseca prije prestanka radnog odnosa.

Prema Zakonu o radu poslodavac kod kojeg bi u razdoblju od devedeset dana mogla prestati potreba za radom najmanje dvadeset radnika, od kojih bi poslovno uvjetovanim otkazom prestali ugovori o radu najmanje petorici radnika, dužan je provesti

Radnicima koji su utvrđeni viškom i za koje je proveden postupak savjetovanja s radničkim vijećem, a radni odnos im prestane sporazumom na inicijativu poslodavca, može se isplatiti neoporeziva otpremnina u iznosu 6.500,00 kn za svaku godinu rada kod toga poslodavca. Dočim, ne poticajna, neoporeziva otpremnina za odlazak u mirovinu iznosi 8.000,00 kn. Tako će se dogoditi da radnik bez zdravstvene sposobnosti proveđe pet godina s ugovorom o radu u HŽ Infri i za to vrijeme primit će plaću koja će debelo premašiti iznos poticajne otpremnine. Nije neka velika matematika izračunati koliko radnik treba raditi da „potroši“ kompletan iznos poticajne otpremnine. Što se poslodavca tiče to je 13 mjeseci. A ovih 100 radnika koji nemaju zdravstvenu sposobnost „čekaju“ poticajnu otpremninu gotovo dvije godine. Ima li u našem dvorištu ludih ili se to samo čini?



SLAVONCI U ZAGREBU I „METRO“

PISÈ: Branimir Butković
FOTO: SPVH

U pjesmi „Glory Days“ Bruce Springsteen govori o susretu sa svojim starim prijateljima koji su nekada bili nešto, danas ih je život samljeo i jedino o čemu oni i danas govore su ti protekli dani, dobra vremena. I na kraju se i sam nada da i on neće, premda je to malo vjerojatno, i sam postati čovjek koji živi u boljoj prošlosti. No što je tu je bez povijesti ne ide, a da smo mi stariji dosadni bit će da je tako.

Dva zanimljiva događaja vezana uz željeznicu zbila su se 10. i 11. lipnja 2019. godine. Prvi je na neki način protestno putovanje vlakom župana vukovarsko srijemskog Bože Galića sa suradnicima (8. koordinacija župana, gradonačelnika i načelnika u vlaku i sastanak u

Upravi (piše dalje velikim slovom H) Hrvatskih željeznica u Zagrebu, a drugi je početak vožnje splitskog metroa od Kopilice do trajektne luke odnosno glavne željezničke stanice u Splitu. Župan Galić stariji je čovjek i on se zasigurno prisjeća bolje prošlosti vinkovačkog željezničkog čvorista. Koliko vlakova, koliko zaposlenih (danas bi se reklo „uhljeba“), sve su to statistike i za današnje vrijeme zapravo malo bitni podaci. Kada danas govorite kako je nekada bilo ispadate dosadni, „komunjara“ i nesvesni trenutka i napretka koji suvremeno hrvatsko društvo ostvaruje. No dobro, uz rizik da me proglose nečim od gore navedenog spomenut ću kako se prema podacima iz vozognog reda 1958. godine (dakle prije šezdeset

godina) od Zagreba do Vinkovaca putovalo 3 sata i 50 minuta. Dvadeset godina kasnije vozilo se 2 sata i 50 minuta (sat vremena brže), a 1978. godine stizalo se najbrže za svega 2 sata i 28 minuta. I to je to. I umjesto da se to vrijeme, ako već ne skraćuje, makar da se održalo. U ovom trenutku najbrži vlak od Zagreba do Vinkovaca vozi 3 sata i 27 minuta. Da se ne natežemo za jednu minutu - to je punih sat vremena dulje nego prije četrdeset godina. I naravno da su Slavonci ljudi. Na sastanku u Zagrebu pojašnjeno im je kako će se prema planu pruga Zagreb - Vinkovci obnoviti do 2030. godine. Hrvatska se odlučila financirati obnovu pruga sredstvima fondova EU, a to je dugoročan proces koji zahtijeva puno pripreme. I



kada krene, pokoji put ne ide sve prema planu. No dobro, premda su sudionici sastanka, barem tako u medijima piše, zaključili kako bi se to moglo zajedničkim snagama malo i ubrzati čini mi se da bi svи potpisali da se ta pruga sredi do 2030. i da se do Vinkovaca vozi kao prije četrdeset godina. Tko poživi doznaće.

Gradnja pruge je ekstremno skupa igra i moram priznati da ponekad kao laik i ne razumijem te silne milijune potrebne da se po postojećoj trasi nešto modernizira, elektrificira Ali dobro brojke prihvaćam kao činjenice. Evo pruga od Vinkovaca do Vukovara dugačka je 19 kilometara i njena nadogradnja i elektrifikacija koštat će 670 milijuna kuna. I kada sve to skupa toliko vrijedi čini mi se logičnim da se pruga, obnovi i produlji još kilometar, dva pa da se vlakom

stigne do centra Vukovara a ne do predgrađa. Obnova regionalnih pruga Vinkovci - Osijek, Vinkovci - Županja pa u krajnju liniju i pruge Vinkovci - Erdut, kolodvorskih zgrada, modernizacija cestovnih prijelaza isto je nešto što slavonski političari smatraju da treba učiniti. I kako zaključuje župan Božo Galić bez potpore teško će to biti i ostvariti. U svakom slučaju medijsku pažnju na probleme željezničke povezanosti Slavonije su pridobili i na tome im treba čestitati.

Čini mi se da je i redoslijed događanja bitan, a on očito ne ide na ruku Slavoncima. Sve snage hrvatska vlada usmjerila je na riječki pravac i tu X koridor tone u zaborav. HŽ Infrastruktura je praktički odustala od remonta pruge i od granice sa Slovenijom pa do Novske dosta je dionica pruge na kojima se vozi 60 km/h.

Od Dugog Sela do Novske (80 kilometara) koliko mi je poznato remont nije planiran pošto će se tu europskim sredstvima graditi drugi kolosijek. Kad to bude bit će i vožnje brža, a to bi moglo potrajati. S druge strane pitanje je zapravo planiranja jer ako ćemo pošteno, pruga Križevci - Botovo - državna granica potpuno je obnovljena prije manje od deset godina i tamo su brzine vožnji do 140 km/h. Pa da se možda prednost dala Slavoniji, odnosno pravcu Dugo Selo - Novska... Česte promjene državne politike i do promjena planova vezanih uz željeznicu, a strategije su valjda dugoročni dokumenti i planovi. I bez obzira na činjenicu da je država sredstva usmjerila na gradnju cesta, čini se kako su se sredstva koja je željezница imala na raspolaganju mogla i bolje potrošiti. Primjerice 2000. prioritet

je bila splitska pruga. Uložilo se gdje je trebalo i nije trebalo, koštalo je jako puno, a posao nije gotov. I da li na tom pravcu ima tereta i putnika? Nakon toga 2012. slijedi ulaganje u „riječki pravac“. Uložilo se dosta, a opet vlakovi voze sporije nego prije nego što je 2005. remont započet. Za novce uložene u beskonačno dugačku rekonstrukciju kolodvora Sisak možda se mogla obnoviti pruga od Zagreba do Savskog Marofa. Hoću reći, u svemu tome X koridor i Slavonija ostali su zaboravljeni...

„Splitski metro“

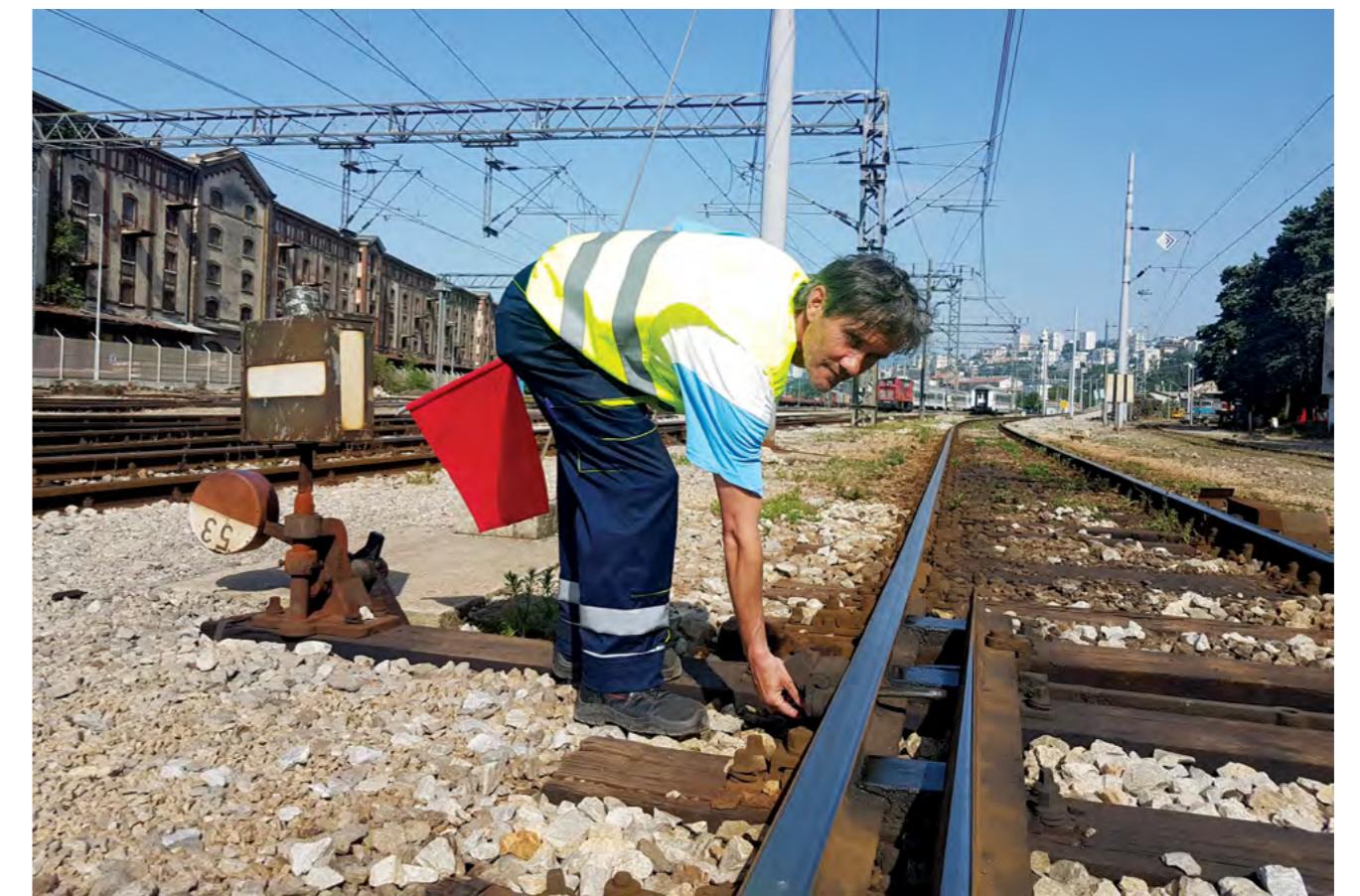
Naziv „splitski metro“ nije od jučer. Švedski vlakić koji godinama vozi gore dole oko Splita nazivao se metro. U vrijeme Mediteranskih igara 1979. godine u Splitu „zacementiran“ je oko dva kilometra dugačak usjek i željeznička više nije bila prepreka svakodnevnom životu u gradu.

Ujedno je nastao i „metro“, a njime se 11. lipnja 2019. željezničica vratila u Split. Servisi između željezničke stanice Split predgrađe i glavne željezničke stanice svečano su predstavljeni 11. lipnja 2019. Gradska uprava Splita zbog totalne prometne zagruđenosti sjetila se zaboravljenе željeznicice i u tom prijevoznom obliku vidjela rješenje problema koji tokom ljeta zablokira život Splićana koji nisu vezani uz turizam. Krenulo se brzo bez puno filozofije i intenzivno jer očito to je najbolji način. Naravno, kada se radi na takav način dosta je nezadovoljnih.

Ako zanemarimo plan da se u konačnici željeznička linija produlji do aerodroma u Trogiru i ograničimo se na ova dva kilometra, odnosno četiri minute vožnje čini mi se da je najveći nedostatak cijele priče – stajalište u središtu tunela koje je trebalo

izgraditi davne 1979. godine. Prostor ispod Suda, odnosno središta grada je pripremljen, ali stajalište tada nije napravljeno i sada je sve to skupo i komplikirano. No i bez toga taj će servis itekako odgovarati turistima, ali samim Splićanima nisam baš uvjeren. Naime željeznička stanica je praktički kod Bačvica, a od tamo do centra grada gdje većina ljudi ide poslom ima dosta šetnje.

Stanari u Kopilici mahom su željezničari i premještanje prometa njima ispod prozora sigurno ih frustrira, no očito to je cijena napretka. Bune se, tumače, ali kako se kaže sila Boga ne moli. U cijeloj toj priči željezničica je dobro prošla. HŽ Infrastruktura je za lijepu sumu iznajmila zemljište na kojem će se parkirati vozila, a HŽ Putnički prijevoz se vratio u Split na velika vrata, prevest će priličan broj putnika i nešto zaraditi.





DAVOR BILMAN

trener - edukator

PUTOVANJE VLAKOM U HRVATSKOJ MOŽE SE UNAPRIJEDITI

RAZGOVARAO: Nebojša Gojković
FOTO: Nebojša Gojković

On je diplomirani ekonomist koji se ekonomijom bavi koristeći psihologiju ljudi, a naglasak stavlja na komunikaciju, treninge prodaje, umijeće pregovaranja i govor tijela. Svoja znanja i vještine prenosi putem svoje tvrtke „Faktor B“ gdje kao trener educira djelatnike mnogih uspješnih tvrtki učeći ih kako da stečeno znanje primjene i u praksi. Osim toga, godinama je bio jedan od najboljih hrvatskih plesača u standardnim i latinoameričkim plesovima, bio je član Međunarodne udruge plesnih učitelja, Hrvatske udruge plesnih trenera i sudaca, Zbora sudaca, te nositelj Međunarodne sudačke licence, dok danas vodi svoju plesnu školu „B dance“ u kojoj sa suprugom radi i kao učitelj plesa. Od prošle godine on je i književnik, slobodno se može reći uspješan, budući je prvo izdanje njegove knjige „Nosi mi se moja boja“ u cijelosti rasprodano, tako da uskoro možemo očekivati i nova izdanja. U knjizi je na iznimno zanimljiv način predstavio svoj „Skener osobnosti“, odnosno vlastitu metodu prepoznavanja nečije osobnosti na osnovu načina odijevanja, izgleda i govora. Osobnosti je podijelio u 4 kategorije, odnosno tipa; plavi, crveni, zeleni i žuti. Široj javnosti ipak je najprepoznatljiviji kao član žirija u emisijama „Ples sa zvijezdama“ i „Super talent“, kao i učesnik emisije „Ja to mogu“ u kojoj je i pobijedio. On je Davor Bilman i naš je novi sugovornik u serijalu „POZNATA LICA I ŽELJEZNICA“. Posebnu zahvalu za realizaciju ovog razgovora upućujemo njegovom menadžeru gosp. Niki Nobilu, a sam razgovor tekao je otprilike ovako...

Poštovani gosp. Bilman, prije svega hvala Vam što ste se unatoč Vašim brojnim obavezama odazvali našem

pozivu i pristali na ovaj razgovor. U uvodu smo već rekli nekoliko riječi o Vama, ali molio bih Vas da nam Vi kažete još nekoliko onih osnovnih podataka o sebi... Hvala Vama na pozivu. Radim kao soft skills trener, odnosno poslovni savjetnik zadnjih 15 godina, a prije toga sam radio kao prodavač automobila. Uvidio sam potrebu brzog skeniranja ljudske osobnosti upravo na poziciji prodavača, kada je najbitnije pogoditi u kratkom vremenskom periodu što osoba želi i na koji način želi kupovati. Na ranije, dobro poznate teorije o osobnosti sam se nadogradio sa svojom metodom brzog skeniranja; „Skener osobnosti“, o kojoj sam napisao knjigu „Nosi mi se moja boja“.

Dio Vašeg života o kojem se u medijima i na društvenim mrežama može naći najmanje podataka, jeste Vaše djetinjstvo. Možete li nam za ovu priliku reći nešto više na tu temu, odnosno kako je izgledalo Vaše odrastanje?

Moje djetinjstvo do srednje škole pamtim kao sretno i bezbrižno razdoblje odrastanja u Novskoj. Kad sad pogledam na to razdoblje, vidim ga kao bezbrižno, sretno i veselo.

Nakon završene gimnazije, upisujete ekonomski fakultet. Koji su to razlozi koji su Vas ponukali da se odlučite baš za ekonomiju? Nisam znao što bih želio biti, pa sam išao za nečim što može pokriti načinu.

Nakon što ste diplomirali, zapošljavate se u auto industriji. Koliko dugo ste se tu zadržali i koje ste sve funkcije

obnašali?

Bio sam prodavač, a kasnije prodajni savjetnik. Mnogi ljudi ne znaju da postoji značajna razlika između te dvije pozicije, ali cilj je isti; uspješna prodaja.

Često ističete Vašu ljubav prema autima. Na koji način se ta ljubav manifestira?

Osim što nadprosječno puno uživam u vožnji, također se znam uhvatiti u zagledavanje u poneki zanimljivi model automobila na cesti. Naravno, detaljno sam upoznat i sa performansama, čak i danas kada se više ne bavim prodajom automobila.

Možete li nam reći Vaša 3 favorita kad su auti u pitanju i kojim se kriterijima vodite kod njihova odabira?

„BMW 5 550 d“, „Audi RS 6“, „Nissan GT-R Nismo“. Još da su malo dodatno „nabrijani“...

U svakom slučaju, svaki auto koji ima više „konja“ od drugih, za mene je najbolji auto. To mi je glavni kriterij.

Iako ste po struci ekonomist, primarno se počinjete baviti poslovnom psihologijom. Možete li nam malo pobliže objasniti pojам poslovne psihologije?

Mnogi psiholozi bi se lutili da svoj pristup nazivam psihologijom, tako da načelno izbjegavam taj pojam. Definitivno u mojim treninzima i predavanjima ima elemenata psihologije, proučavanja govora tijela, određivanje osobnosti prema nekim psihološkim okvirima, no ono znanje koje ja prenosim je praktično, s terena. Psiholozi da bi odredili nečiju osobnost trebaju osigurati pouzdanost provjere kroz ispunjavanje opširnih testova, dok u salonu automobila imamo svega 3 - 7 sekundi za pre-

poznavanje osobnosti kupca.

Nakon tog iskustva osnivate vlastitu tvrtku „Faktor B“ d.o.o. kroz koju u narednim godinama edukaciju prolaze zaposlenici mnogih velikih i poznatih tvrtki. Možete li nam nabrojati nekoliko na-jpoznatijih?

Mogu. Ali da nekog ne izostavim, draže mi je uputiti čitatelje na svoju web stranicu, davorbilman.com , podkategorija „Reference“.

Kao krunu Vaše dosadašnje poslovne karijere, prošle godine objavljujete svoju prvu knjigu o prepoznavanju ljudske osobnosti „Nosi mi se moja boja“. Kako se uopće rodila ideja da napišete knjigu?

Iskreno, nisam „knjiški moljac“, niti tip osobnosti kojem odgovara dugo sjedenje i pisanje knjige. Na pretvaranje „Skenera osobnosti“ u knjigu me nagovorila jedna moja izrazito „crvena“ kolegica koja me uvjerila da je u današnje vrijeme izdavanje knjige u mojoj branši standard.

Zadnjih nekoliko mjeseci prilično ste aktivni u promociji spomenute knjige. Kako ste zadovoljni dosad iskaza-nim interesom kod čitatelja?

Do sada je knjiga primila izrazito dobre kritike čitatelja, kažu da je lako čitljiva i da ima puno informacija koje prepoznavaju u vlastitim životima. Moj zaključak je da koliko god je knjiga lako čitljiva i neki ju mogu pročitati u jednom danu, toliko je i potrebno višestruko čitanje kako bi se zapamtili i svrstali svi filtri prepoznavanja osobnosti.

Na jednom takvom predstavljanju Vaše knjige održanom u Našicama, a gdje smo se i upoznali, imao sam priliku svjedočiti jednoj iznenadujuće opuštenoj komunikaciji između Vas i

prisutne publike, tako da je čitavih sat i po vremena koliko je predstavljanje trajalo, doslovno „proletjelo“ u smijehu i šali. Da li ste možda razmišljali da se počnete baviti „stand up“-om?

Hvala na komplimentu, nisam razmišljao o tome, ali mogu sa sigurnošću reći da i to svakako puno ovisi o publici i njenim „bojama“. Svaki javni nastup je na svoj način različit zbog novih lokacija, mentaliteta, ljudi...

Nezaobilazan dio Vašeg života je i ples. Kako je i kada došlo do te Vaše fascinacije plesom?

Plešem od djetinjstva, to mi je unutarnja potreba.

Goran Bregović je u više navrata pričao o tome kako je postao glazbenik iz razloga što se na taj način puno lakše dolazio do djevojaka. Kako tu stoje stvari kada su u pitanju plesači?

Samo je jedan način da to saznote: počnite plesati!

Plesna karijera donijela Vam je i pregršt titula i naslova. Možete li nam spomenuti one najznačajnije?

Moj najbolji natjecateljski rezultat je bio viceprvak Hrvatske u kategoriji kombinacije 10 plesova.

Osim vlastite tvrtke, osnivač ste i voditelj i vlastite plesne škole „B dance“ u Zagrebu. Kakav je uopće danas interes ljudi za plesom i koja je to dobna skupina najzastupljenija kad su polaznici škole u pitanju?

Interes za plesom je danas u porastu, ljudi su otvoreniji probavati nove stvari nego prije. Dobna skupina je vrlo široka, između 20 i 50 godina.

Vaša plesna škola specifična je po tome što preferira



senzualne plesove. Jedan od takvih plesova je i većini ljudi malo poznata kizomba. Kakav je to ples?

Kizomba je afrički ples kojem korjeni sežu do kraja 70-ih godina u Angolu. Kizomba kao glazbeni žanr je većinom izvođen na portugalskom jeziku i danas ima obilježja moderne pop produkcije, a ritmički otkucaji su najsličniji otkucajima srca. Radi se o vrlo sporom i suptilnom načinu plešanja.

Zahvaljujući plesu (i ne samo njemu) mnogo toga ste i proputovali. Putovanje u koji grad ili državu je na Vas ostavilo poseban utisak i zbog čega?

Moskva, zato što sve priče o gužvama i bahatosti kod nas u prometu padaju u vodu kad vidite moskovski promet.

I pored svih Vaših aktivnosti, široj javnosti ipak postajete poznatiji tek nakon učešća u žiriju HRT-ove zabavne emisije „Ples sa zvjezdama“. Kakve su bile reakcije okoline nakon tog Vašeg angažmana?

Reakcije su bile isključivo pozitivne, a kada sam dobio zamjerke, dobivao sam ih za strogoču.

Nakon toga uslijedilo je i učešće u show- u „Super talent“ i emisiji „Ja to mogu“. U ovoj potonjoj sudjelovali ste kao takmičar i odnijeli pobedu u jednom prilično zahtjevnom natjecanju. Da li je u toj pobjedi imala kakvog udjela ona već spomenuta psihologija?

Na neki način; moj tip osobnosti obilježavaju kompetitivnost i želja za pobjedom.

U show-u „Super talent“ često su komentirani odnosi između pojedinih članova žirija. Koliko je tu stvarno

bilo nekakvih osobnih animoziteta, a koliko je to bilo igranje određenih uloga u svrhu povećanja gledanosti?

52% su stvarni odnosi, a 48% igranja uloga.

Kako danas gledate na ta Vaša učešća na televiziji i otvoreni publicitet; koja bi to bila pozitivna, a koja negativna iskustva?

Nemam nikakva negativna iskustva, sve je bilo super i ništa ne bih mijenjao.

Jeste li nakon svega, Vi osobno zadovoljni tim svojim nastupima?

Zadovoljan sam i ne opterećujem se previše svojim nastupom, nastojim se koncentrirati na nastupe koji su pred mnom.

Kada biste danas napravili nekakav presjek dosadašnje karijere, što biste i zbog čega izdvojili kao svoje najveće postignuće?

Najveće postignuće mi je imati svoju vlastitu firmu i svoju vlastitu slobodu u poslu.

Dotaknimo se malo i naše novne teme, a to je željeznica. Kakva su Vaša iskustva sa željeznicom?

Na maturalnom putovanju u osnovnoj školi smo išli na Ohrid, putovali smo skoro 2 dana, ali mi je to iskustvo ostalo u lijepom sjećanju, jer putovanje željeznicom je najkomotnije i najopuštenije.

Pokušajmo u slijedećih nekoliko pitanja spojiti Vašu poslovnu psihologiju i željeznicu. Koja bi boja predstavljala osobe koje vole željeznicu i zbog čega?

Osobe koje vole željeznicu su definitivno „plavi“ i „zeleni“. Osobe koje bi željeznica trebala zapošljavati su također „plavi“, zbog preciznosti,

rasporeda, održavanja, mehanike i ostalih tehničkih aspekata, i „zeleni”, koji vole pomagati drugima i misle na opće dobro. Vjerojatno bi poneki „zeleni” pronašli interes i u poetičnosti kolodvora i vlakova.

Evidentno je da je već jedan duži niz godina percepcija većine ljudi prema željeznici negativna. Koji su po Vama osnovni razlozi zbog kojih je to tako?

Koliko god željeznica bila za „plave” i „zelene”, u svakom poslu je bitna crvena boja. Siguran sam da bi se neki procesi unaprjeđenja putovanja vlakom u Hrvatskoj dali ubrzati.

Na koji biste način Vi pokušali promijeniti odnos javnosti prema željeznici?

Digitalnim marketingom, aplikacijom za pametne telefone, ali također mislim da prije toga treba vremenski skratiti prosječno putovanje vlakom



u Hrvatskoj, odnosno povećati prosječnu brzinu kretanja naših vlakova. **Da li biste se prihvatali jednog takvog izazova kada bi Vas netko sa željeznice pokušao angažirati?**

Otvoren sam svim klijentima, bez obzira čime se oni bavili.

Da li je možda među onim tvrtkama čije ste djelatnike educirali bila i neka sa željeznice?

Vjerojatno sam predavao pred nekim tko radi na željeznicama, ali ni sam nikada poslovno surađivao sa željeznicom.

Iz Vaših ranijih odgovora evidentno je da ste osoba kojoj dan traje prekratko. Pronalazite li uopće neko slobodno vrijeme i ako da, kako ga provodite?

Rijetke momente slobodnog rasporeda volim provesti na putovanju

i pritom preferiram tople krajeve.

Kakvi su Vam planovi do kraja tekuće godine; neka nova emisija, možda nova knjiga, video...?

Bit će svega navedenog, osim druge knjige, koja će pričekati jednu od idućih godina.

Gosp. Bilman, hvala Vam još jednom u ime naših čitatelja što ste pristali dio svog vremena odvojiti za ovaj razgovor. Želim Vam puno uspjeha u nastavku karijere i naravno, „da danas znate puno manje nego što ćete znati sutra“!

Hvala Vama, i ja Vama želim isto to!

GDJE BI SE RADIJE „UHLJEBILI“ - NA HŽ-u ILI HRT-u?

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković



Televiziju ne gledam previše, a i kad nešto pogledam znam se malo i nalažutiti. Ipak početkom mjeseca gledao sam razgovor ministra Olega Butkovića s Mislavom Bagom. Nekadašnji novinar HRT-a, a danas NOVE TV privatne televizije, kao i obično nabrijan znatiželjom, pozitivnom energijom, znanjem i mudrošću, pita:

- „Što su Vam prioriteti u sljedećem periodu.“
A ministar odgovara - restrukturiranje željeznice. I tu Bagi odmah rastu krila:
- „Znači otpuštanje...“

Ministar mu pak odgovara:

- „Ne mora značiti.“

No naš se Bago ne da smesti:

- „Otpuštanja dakle...“

Nisam baš netko sklon hvaliti željeznicu, ali što je previše je previše. Na sličan način možemo malo pričati i o HRT-u.

U posljednjih šest godina, možda malo više ili malo manje, sa željeznicama je otpušteno više od 6000 radnika ili svaki treći. Kada bi ta mjerila primijenili na HRT to bi značilo oko 1000 ljudi manje na javnoj televiziji. HRT još uvek ima dopisnike razasute po svijetu koji se jave jednom u tri mjeseca na

način da nam prepričaju što su vidjeli na televiziji zemlje u kojoj su se udobno smjestili. Kada je kakvo prvenstvo u bilo čemu ili majmunovo tipa „Eu-

rosong“, u zemlju domaćina, osim pjevača andela, seli i pola Prisavlja. Odjavne špice bilo kakvog domaćeg programa traju satima, a kada se pogleda kakav strani dokumentarac ispadaju da je više naših ljudi odabralo, prevodilo, lektoriralo, osvjetljivalo... od onih tamo koji su se smrzavali ili pekli negdje daleko i uz to snimali program koji smo gledali. Hoću reći da je možda tamo, u prosjeku osjetno više nego na željeznicama, ima pokojni radnik viška. Tako se s vremenom na vrijeme govori. Kada se to konkretizira, obično stradavaju „honorari“ i nakon toga je sljedećih pet šest godina mir. Uz željeznicu kada se govori o „novcu poreznih obveznika“ najčešće se vežu pridjevi „spiskani“, „ulupani“... Nije da toga nema previše, ali subvencije željeznicama daju i Francuzi, Nijemci čiji vlakovi voze 300 km/h, ali isto tako i male države poput Crne Gore, Albanije, Grčke čije željeznicama nešto sporije voze. Hoću reći, drugačije očigledno ne ide i Hrvatska tu nije nešto posebno. I na kraju naš željeznički sustav je najlošiji u Europskoj Uniji. Sada na trenutak hipotetski zamislimo ovakvu situaciju. Kada bi se TV pretplatnicima ponudila mogućnost da odustanu od gledanja državne televizije i zauzvrat ne plaćaju pretplatu što mislite koliko bi domaćinstava iskoristilo tu blagodat. Čini mi se da to ne bi bio mali broj. Da li se za reket, zvan TV pretplata dobiva adekvatan program, a nisam siguran da je naša državna televizija pri vrhu kvalitete u Europskoj Uniji. Prije je negdje kao i željeznicama.

Kada bi se prosječnog Hrvata pitalo da li se želi „uhljebiti“ na željeznicama ili televiziji, siguran sam da bi velika većina izabrala ovo drugo. No to je malo teže ostvariti.

Lijepu sliku „velikih ljudi“ stvaraju mediji, u prvom redu televizija, a vlastnik se voze „mali ljudi“ odnosno oni koji moraju. A zna se što je važnije.



TEŠKO DO CRVENE KAPE U TRAJNIJE VLASNIŠTVO

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Jedan od rijetkih željezničara koji malo lošije pamti datume je naš sugovornik Danijel Hrvоj prometnik u kolodvoru Žitnjak. Prezime Hrvоj nije često u našim krajevima i ono ima korijene u Križevcima i prigorskim krajevima.

- „Prigorje je kraj do Lepavine, a dalje je Podravina. Ima nešto Hrvоja i u Zagrebu, a i na željeznicu nas ima.“

Roditelji Danijela Hrvоja žive u križevačkom naselju Špiranovec. Mještani su željezničari, vatrogasci ili tamburaši - drugih mogućnosti nema puno. Prvi željezničar u obitelji bio je djed Ljudevit Hrvоj koji se zaposlio prije drugog svjetskog rata. Stjepan Hrvоj, otac našeg sugovornika broji dane prije mirovine u Tehničkim servisima željezničkih vozila na Glavnem kolodvoru, a tatin bratić je Zdenko Pukec, šef kolodvora Dugo Selo.

Iako tu i tamo ode pomoći roditeljima na imanju, Damir Hrvоj „ne ljubi“ poljoprivredu. Drugi su njegovi interesi. Kao mladić se bavio glazbom, svirao u bandu. Iz tog perioda ostala mu je ljubav prema glazbi i svim vrstama starina. Stoga ne čudi kako u svojoj kolekciji ima stare „longplejke“, ponajviše „hard rocki“ i „heavy metal“. Uz njega i supruga Ervina skuplja poštanske marke.

Tehničku školu, Danijel Hrvоj završio je 2002. godine, a godinu dana kasnije zaposlio se na željeznicu.

- „Počeo sam raditi 1. ožujka 2003., mislim i prvo radno mjesto bilo mi je skretničar u Donjem Kraljevcu. To je mjesto bilo slobodno i nisam imao izbora. Nakon otprilike godinu dana u Čakovcu sam se autorizirao za prometnika vlakova.“

Po povratku u Donji Kraljevec 2005. godine radi kao skretničar, a po potrebi i kao prometnik. Godinu dana kasnije u veljači dobiva premještaj u kolodvor Križevci gdje radi kao prometnik teleprinterist i telegrafist. Naravno povremeno i kao prometnik.

- „To je radno mjesto bilo za ljudе 2. ili 3.

zdravstvene grupe. Uz to radno mjesto išao je i nizak platni razred.“

Do 2018. godine Danijel Hrvоj imao je trajno rješenje za Križevce. Godinu dana bio je u Vrbovcu na zamjeni, a povremeno je mijenjao prometnike u Lepavini, Kučnoj Reki, Svetom Ivanu Žabnom i Bjelovaru.

- „U Svetom Ivanu žabnom par smjena odradio sam u staroj kolodvorskoj zgradi. Kada je srušena preselili smo u kontejner. I konačno trajno rješenje za prometnika vlakova dobio sam u travnju prošle godine.“

Godina 2011. bila je izuzetno značajna za Danijela i u ono vrijeme njegovu djevojku Ervinu. Naime te su godine kupili stan u Sesvetama.

- „Neke datume ipak jako dobro pamtim. Stan je kupljen 21. veljače 2011. U Vrbovcu i Čakovcu sam bio podstanar i sada je preostalo da dođem raditi „bliže kući“.“

I konačno ove godine dobiva premještaj u kolodvor Žitnjak, svega osam kilometara udaljen od stana.

- „U kolodvoru Žitnjak mi je dobro. Ovisno o danu ima posla. Zna se ponekad zagustiti, ali ništa komplikirano. U karijeri sam „imao dva remonta“ i tada je zeznuto, a pogotovo onda kada si u dodiru s putujućim svijetom.“

U Žitnjak rade i dva skretničara u turnusu od 7 - 19 sati. Kada jednog nema, drugi radi „osmicu2 od 7 - 15 sati. Takva je praksa. Zbog istovara šljunka za „Nexe grupu“ prema potrebi dolazi manevarski odred. Prema potrebi dolazi i blagajnik. U kolodvoru se izvlače vozila iz TŽV-a „Gredelj“.

U današnje vrijeme kontakt s putnicima zna biti stresan, a pogotovo je tako u vrijeme zatvora pruge, a oni su u Križevcima svakodnevica.

- Nekada se crvena kapa poštivala, a danas svatko misli da te može šutnuti. Drugo je vrijeme.“

Crvena kapa mamac je za često puta ljutite putnike.

- „Kaj bu remont sto godina trajal.“
No što je tu je.





DARKO KASUMOVIĆ

TT tehničar, dionica za održavanje SS i TK uređaja Novska

KARAKTERAN I MARLJIV ČOVJEK

PIŠE: Branko Marijanović
FOTO: Branko Marijanović

Novinarsko pero ovoga puta odvelo me u grad Novska, smješten je u Sisačko-moslavačkoj županiji, 95 km jugoistočno od Zagreba, na autocesti Zagreb-Lipovac i smještena je na pruzi M103 Dugo Selo-Novska. Ugostio me je Darko Kasumović zaposlenik HŽ Infrastrukture, Sektor za održavanje, Dionica za održavanje SS i TK uređaja Novska.

Za početak zamolio sam ga da mi ponešto kaže o svom rodnom gradu Novska?

Po popisu stanovništva iz 2011. godine u gradu Novska živi 7028 stanovnika dok na gradskom području živi 13.518 stanovnika. Početci povijesti graditeljstva i života u izgrađenim nastambama povezuju se s današnjim Starim Selom, sjeveroistočnim dijelom grada. U Popisu župa zagrebačke nadbiskupije 1334. godine spominje se i župa Item sancti Demetrii de Belina - što se povezuje s "Bjelavina". To je najstariji naziv za Novsku. Crkva sv. Demetrija bila je sagrađena na mjestu gdje je danas Crkva sv. Luke Evangeliiste, spominje se i u kanonskoj vizitaciji 1489. godine - uz spominjanje njezina župnika Andrije. Zadnji put spominje se pri ponovnoj kanonskoj vizitaciji 1501. godine. Izgradnjom željezničke pruge od Sunje u pravcu Novske i Nove Gradiške godine 1888., kao i pruge Novska - Dugo Selo 1897. godine, Novska postaje značajno željezničko čvorište.

U Domovinskom ratu Novska je bila grad pod neposrednom ugrozom. Prijetila je opasnost da

će je zauzeti velikosrpske snage, s obzirom na relativnu blizinu pobunjeničkih područja i krajeva BiH naseljenih Srbinima, koji su mahom stali uz velikosrpski pohod na Hrvatsku. Obrana Novske uspješno je izvedena. Na kon oslobađanja Bujavice i akcije kojom je umalo oslobođen Jasenovac, uslijedila je bijesna akcija frustriranih pobunjenih Srba i JNA. U osvetničkim su pohodima nekoliko dana snažno ali neuspješno napadali Novsku. Hrvatske su snage uspješno odbrile velikosrpskog agresora, a vremenom su postupno preuzele inicijativu te su uslijedile nove oslobođilačke operacije širokih razmjera, Orkan 91, Otkos-10 i Papuk 91.

Pučko otvoreno učilište Novska je jedna od glavnih ustanova za kulturu, u svom sastavu ima Galeriju slike, Kino dvoranu u kojoj se održavaju i kazališne predstave te ostala kulturna događanja. Grad Novska organizira brojne manifestacije kao što su: "Maske do daske", "Ljeto u Novskoj", "Lukovo-dan grada".

S obzirom da Darka osobno poznajem duži niz godina, zamolio sam ga da mi ponešto kaže o sebi i uistinu na kraju sam se iznenadio njegovim bogatim životopisom?!

Darko ima 52 godine i rođeni je novljakin. Godine 1985. u Zagrebu završava školu za zanimanje elektrome-haničar za telekomunikacijske uređaje u ŽOC-u i iste godine u TK dionici Novska zapošljava se kao tehničar

specijalist TK gdje i danas radi. Na željeznični su mu radili otac i stric, a tradiciju nastavlja njegov brat Mario i on.

kako je zadovoljan sadašnjim radnim uvjetima?

Na Dionici TK uređaja Novska trenutno nas radi šestorica, od kojih sam ja najmlađi i mislim da to nije dobro, jer da bi se osposobio jedan mehaničar treba oko četiri godine rada na tom radnom mjestu. Dionica TK uređaja Novska pokriva područje: Novska-Dugo Selo, Novska-Sunja i Novska-Daruvar i smatra da je to dosta za održavanje za njih šestoricu s obzirom da im je prosjek starosti 57 godina. Od uređaja imamo neke koji su stari preko 40 godina, kao i nove telefonske centrale. Smatra da su im plaće neprimjerene sukladno poslu koji obavljaju i radnim uvjetima.

Kakva je suradnja s kolegama iz drugih željezničkih poduzeća?

Suradnja nas iz SS i TK dionice sa prometnicima vlakova, uz koje nas najviše veže zajednički posao, je dobra i korektna. Izlazimo u susret jedni drugima kad je to potrebno, jer mi smo u kontaktu skoro svaki dan.

A sada molim da nam nešto kažeš kako provodiš slobodna vrijeme, ako ga uopće imaš, i kako znam da imaš izuzetan sportski duh ponešto nam ispričaj o rezultatima koje postižeš?

U slobodno vrijeme najviše se bavim kuglanjem u kojemu



sam imao dosta uspjeha i zapaženih rezultata. Kuglanjem se bavim 35 godina. Nastupao sam za osam prvoligaških ekipa s kojima sam ostvario niz zapaženih rezultata. Nastupio sam na međunarodnim kupovima, liga prvaka i nastupao sam za reprezentaciju Hrvatske. S reprezentacijom HŽ-a bili smo prvaci Europe. Isto tako bio sam proglašen sportašem Sisačko-moslavačke županije, nekoliko puta proglašavan sam sportašem Novske, a ove godine ušao sam među tri kandidata za sportaša Bjelovarsko-bilogorske županije. Bio sam prvak RH u parovima, jednom drugi. Na pojedinačnom prvenstvu RH ove godine bio sam drugi, a u disciplini "sprint" prvak RH. Trenutno nastupam za KK Bjelovar. U Novskoj sam radio kao trener s mlađim kategorijama s kojima sam imao dosta uspjeha, a moj sin Dinko bio je svjetski prvak. I na kraju sa zadovoljstvom naglašava da sam sretno oženjen i ponosim se a svojim sinovima koji su studenti!

Ja sam mislio da sve znam o ovom čovjeku jer ga poznajem dugi niz godina. Nakon ovog saznanja imam osjećaj da nisam baš previše poznavao Darka! Valjda zato što nam je život na poslu organiziran da nemamo baš previše vremena pričati o osobnim stvarima. Eto, sad znam jednu stvar više o Darku. Osim što je karakteran i marljiv čovjek i zaposlenik on je uistinu i samozatajan! Darko Hvala i želim ti još puno uspjeha na životnom, poslovna i sportskom planu!



SPLIT DOBIO GRADSKU ŽELJEZNICU

PIŠE: Ante Kunčić
FOTO: Ivica Stojak

Dugo očekivani projekt gradske željeznice je napokon ostvaren. Dana 11. lipnja 2019. godine u 10:14 sati pokrenut je prvi vlak na relaciji Split Predgrađe(Kopilica)- Split. U promotivnoj vožnji su sudjelovali gradonačelnik Splita Andro Krstulović Opara, član Uprave HŽ-Infrastrukture Darko Barišić, predsjednik Uprave HŽPP-a Željko Ukić, župan Splitsko-dalmatinski Blaženko Boban i drugi. Gradonačelnik je potvrđio prijašnja obećanja kako

projekt nove pruge, koji će povezivati zračnu luku sa trajektnom lukom ide dalje. Nova gradska željeznica će voziti u prosjeku svake 24 minute sve do kraja prosinca, kada će se po riječima predsjednika Uprave HŽPP-a grad i željeznički prijevoznik dogovoriti o dalnjim akcijama. Cijena karte je 11 kuna a ujedno vrijedi za vlak i za autobus u 1. tarifnoj zoni grada Splita. Također, u kolodvoru Split predgrađe je uređen prostor za prihvatanje

autobusa, uredena je putnička blagajna, sanitarni čvorovi i peroni što baca neku novu sliku željezničkog kolodvora. Nadamo se da su za željeznicu i željezničare u Dalmaciji stigla neka bolja vremena koja nam daju nadu da „Ferata“ ide dalje usprkos mnogim problemima.



RADENKO MILOVANOVIC
prometnik vlakova u kolodvoru Dalj

SVOJ POSAO VOLIM I POŠTUJEM

RAZGOVARAO: Nebojša Gojković
FOTO: Nebojša Gojković

Kolodvor Erdut nalazi se na magistralnoj pomoćnoj pruzi Vinkovci - Erdut državna granica (ŽS-e Bogojevo državna granica). Po svojoj funkciji reguliranja prometa je granični kolodvor i kolodvor smjene prometa između HŽ-a i ŽS-e, rasporedni kolodvor, te krajnji i polazni kolodvor određenih vlakova. Otvoren je za prijevoz putnika i robe u unutrašnjem i međunarodnom prometu, te obavlja reguliranje prometa u unutarnjem prometu, regulira granični promet između HŽ-a i ŽS-e, vrši prihvat i otpremu putnika i vagona u unutarnjem i međunarodnom prometu, obavlja primopredaju vlakova i vagona između HŽ-a i ŽS-e, kao i graničnu kontrolu odnosno Postupke određene propisima dviju država koji se odnose na ulazak, izlazak i tranzit putnika i robe. Kolodvor je područje međunarodnog željezničkog graničnog prijelaza 1. kategorije, što obuhvaća sva 4 kolosijeka s pripadajućim peronima. Spomenuti kolosijeci smatraju se područjem graničnog prijelaza do trenutka dolaska i odlaska međunarodnog putničkog ili teretnog vlaka, odnosno od početka do završetka granične kontrole. Radno vrijeme kolodvora je radnim danom od 7,00 do 15,00 sati, dok subotom, nedjeljom i blagdanom kolodvor ne radi. Shodno radnom vremenu, prometna služba obavlja se samo u jednoj smjeni, a zbog čega je važećom sistematizacijom predviđen jedan izvršilac. Slučaj je htio da smo prilikom našeg dolaska u kolodvor Erdut, u prometnom uredu zatekli službujуćег prometnika Radenka Milovanovića. On je inače prometnik kolodvora Dalj, a u Erdut je došao samo na zamjenu zbog toga što je kolega iz Erduta morao otići na bolovanje. Iskoristili smo ovu priliku kako bismo malo popričali s Radenkom, te iz „prve ruke“ čuli neka njegova razmišljanja

o željeznicu, kao i nekim drugim svakodnevnim temama.

Prije svega Radenko, hvala Vam što ste se odazvali našem pozivu i pristali na ovaj razgovor. Za sam početak, molim Vas da se predstavite našim čitateljima s nekoliko osnovnih podataka o sebi. Rođen sam 16. siječnja 1961. godine u Vinkovcima. Osnovnu školu završio sam u Markušici, a srednju građevinsku školu u Osijeku. Od rođenja do danas živim u Markušici. Sretno sam oženjen suprugom Jasminicom i ponosni sam otac sinu Bojanu i kćerki Bojani.

Tako vi s 36 godina radnog staža veći dio godine radite po zamjenama i to uglavnom kao skretničar...

Da, 36 godina radnog staža i cijelu godinu provedem kao ptica selica, manji dio godine kao prometnik vlakova, a veći dio kao skretničar. Svoj posao volim i poštujem i nije bitno da li radim kao prometnik ili skretničar, uvijek sam u njemu 100%. Sigurna regulacija prometa mi je svakako na prvom mjestu, čime je zajamčena sigurnost putnika, robe i imovine. To znaju svi šefovi kolodvora pojedinih područja gdje obnašam zamjenu. Međutim, ima nešto s čime se ne slažem i ne mogu prihvati nikakva obrazloženja. Sad se vraćam na prvu rečenicu ovog odgovora, kao primjer broj 1; ako nekom kolodvoru tijekom cijele godine nedostaje prometnik ili skretničar, dobijem raspored rada na zamjenu u taj kolodvor i odradim mjesec ili dva, pa opet negdje drugdje, a umjesto mene opet dođe netko drugi. Pa zar ne mogu ostati duže raditi u nekom kolodvoru? Više se osjećam kao ping - pong loptica, nego normalan čovjek. Primjer broj 2; dođem u kolodvor na zamjenu, a radnik s rješenjem tog kolodvora ode na zamjenu u drugi kolodvor. Ma o čemu mi tu pričamo ...?

A nema niti naznaka da će se u skorije vrijeme nešto po tom pitanju promjeniti... Za sada ne vidim naznaka o nekim bitnjim promjenama, ali ću reći da sam vječiti optimista. Ljudski je nadati se da će prije ili kasnije biti bolje. Kako ono kažu „ najbolji „ među nama : „Budite sretni da uopće radite“ !?

Uglavnom priča tako završava, a ja bih rekao posla, posla, dajte nam posla, gdje su vlakovi?!

Da se sad malo vratimo na neke Vaše početke. Koliko mi je poznato, u vrijeme kada ste odlučivali o svom budućem životnom pozivu, željezница Vam nije bila prva opcija? Nije, ali je isto bila u „igri“. Još u 7. razredu me privlačila građevina, pojmovi visokogradnja, niskogradnja, mostovi, vijadukti, prometnice. Baš mi je bilo privlačno i interesantno, pa sam se po završetku osnovne škole opredijelio za građevinsku školu.

Kako ste onda završili na željeznicu; splet okolnosti ili obiteljsko naslijede?

Moglo bi se reći i jedno i drugo. Godine 1979. završio sam srednju građevinsku školu u Osijeku i stekao zvanje organizator građenja. Podnosio sam zahtjeve za posao više puta u tvrtkama „Gradnja“ i „Tehnika Beton“, ali bez uspjeha. Proveo sam preko 2 godine na birou rada i tu sam se „ohladio“ od građevine. Ostala mi je tada druga opcija, željezница, koju sam kasnije zavolio i nisam se pokajao. I otac mi je počeo sa radom na željeznicu 1961. godine u telegrafu u Osijeku, a od 1975. do 1990. godine radio je u Gabošu kao prometnik vlakova, kada je otišao u mirovinu.

Čega se iz tog vremena posebno sjećate i zašto?

Knjige bi se mogle napisati kad bi čovjek počeo nabrajati raznorazne situacije. Meni osobno su impresivne

bile jutarnje „špice“, vlakovi su iz svih pravaca dolazili u Osijek, radnici su dolazili na posao, a i „hvatale“ su se priključne veze za daljnja putovanja. To je vrvilo od putnika i kolodvor je doslovno liočio na košnicu. Prometnik vlakova je trebao biti pravi „slalomaš“ da bi stigao do određenog kolosijeka. Gotovo isto bilo je i u „špicama“ po danu. Znalo se desiti da bih si prije dnevne smjene kupio burek, kojeg onda zbog velikog obima posla nisam stigao pojesti sve do kraja smjene. To je bilo u dnevnim smjenama, dok bi noćne smjene bile takve da bih iz njih izlazio poput boksera nakon sučevog brojanja poslije 3. nokdauna.

Možete li usporediti onu željeznicu s ovom danas; koje su sličnosti, a koje razlike?

Jednom jedinom riječi: neusporedivo! No, krenimo redom. Grad Osijek je po svojom površini i razvijenosti industrije bio tada jedan od vodećih gradova Hrvatske. Iz 5 pravaca su se sastajale pruge. Oko 70 - 80% firmi je koristilo usluge željeznice u prijevozu putnika i robe. Bilo je vlakova „kao u priči“, kako putničkih, tako i teretnih. Bez prekida su radile 3 manevre u kolodvoru Osijek i 1 u Osijek DG. Kolodvor je imao samo tri prijemna kolosijeka za teretne vlakove, pa

možete li zamisliti rad u kampanji i dolaska redovitih i izvanrednih vlakova iz svih pravaca? Što se tiče samog osiguranja kolodvora, desetljećima ništa nije rađeno na modernizaciji, nešto malo na poboljšanju uvjeta rada i usudio bih se reći, da mi ne zamjere kolege prometnici iz drugih većih čvorista, s obzirom na broj vlakova i vrstu osiguranja, da je u Osijeku možda bilo i najteže raditi. U smjeni su radila dva prometnika vlakova, unutarnji i vanjski i oni su bili u tandemu „alfa i omega“ svih događanja. Unutarnji je vodio administraciju i regulaciju prometa, a vanjski je dočekivao i otpremao vlakove, planirao bruto, po potrebi naručivao i otkazivao lokomotivske i vlakopratne „partije“, pratio rad manevre na terenu, vodio brigu o dirigaciji vagona kako za „industrije“, tako i za vanjske kolodvore

s radnim vlakovima, vršio obilazak kolodvorskog područja i još mnogo toga. U smjeni sam znao otpremati i po pet kružnih i industrijskih vlakova za Osijek DG s 12. kolosijeka, a pošto svi kolosijeci budu zauzeti teretnim vagonima, počevši od onog 5., preskačeš vagone preko odbojnika do željenog kolosijeka, te mu dodeš kao kaskader u kakvom akcijskom filmu. Onaj često spominjani famozni zid (zid koji omeđuje kolodvorsko područje sa strane suprotne kolodvorske zgrade) nekad se s perona mogao vidjeti tek koji put u godini, a danas je vidljiv svakodnevno. Danas rijetko koja „industrija“ radi, gospodarstvo je nakon ekonomске krize i recesije upalo u „duboku provaliju“ iz koje se teško izvlači. Mladi odoše „trbuhom za kruhom“ i sve nas je manje, kao i vlakova kojih je možda tek 20% u odnosu na prije. Danas je prometnik vlakova spao na to da ne zna ni tko tovari vagone u kolodvoru, ni što se tovari, ni kada će biti utovareno, ni kuda idu vagoni, a ni kada će biti otpremljeni. Takoreći, tu je samo da dočeka i otpremi vlak.

Kakvi su tada bili odnosi među kolegama; je li bilo više međusobnog povjerenja, druženja, proslava...?

Mnogo više nas je radilo, bili smo sretniji i zadovoljniji, više se međusobno uvažavali, družili i sprovodili razne šale, odlazili na proslave... Danas je to u mnogome izostalo, ljudi teško žive ili bolje rečeno preživljavaju i opravdano su zabrinuti za svoju budućnost.

Sjećate li se možda neke anegdote iz tog vremena?

Da, često se sjetim jedne šale iz telegrafa. Stariji kolega, inače telegrafista, bio je redovan sudionik igre na sreću Lota. Znao jeigrati po 3 ili 4 listića, ali od mogućih 10-ak stupaca za kombinaciju, ispunjavao je njih polovicu. Izvlačenje je bilo 5 brojeva od njih čini mi se 39. Uvijek je imao uzrečicu: „Od večeras sam milijunaš“ i mahao listićima po telegrafu i prometnom uredu. E, tada kolega prometnik i ja stupamo na scenu. Znali



smo da je izvlačenje u večernjem terminu prije dnevnika. Kasnije smo nazvali sportske informacije i saznali izvučene brojeve. Listići su bili na stolu i samo smo čekali da kolega telegrafist izade prošetati. Nije nam trebala ni minuta da izvučene brojeve posložimo u prvi slobodan stupac. Tijekom noći slušali smo radio i svi službeno saznali dobitnu kombinaciju. Počela je euforija, veselje, uzvici: „Ja sam bogataš“, „Zbogom željeznicu“ i sve tako do jutra. Ujutro na provjeri listića nastupilo je veliko razočarenje. Kolegi smo se kasnije ispričali i izrazili žaljenje na neslanoj šali.

O vašim radnim, a i ljudskim kvalitetama, svjedoči i činjenica da ste svojevremeno izabrani da predstavljate željeznicu u jednom pisanom mediju. Recite nam nešto više o tome ...

Jednog dana šef kolodvora me pozvao kod sebe u kancelariju. Rekao mi je da su bili novinari iz redakcije „Glasa Slavonije“, te da bi napisali članak o tome kako izgleda radna smjena prometnika vlakova i da je odabrao mene kao primjernog radnika. Sutradan uvečer po dolasku u noćnu smjenu u 19,00 sati već su čekali novinarka i fotograf. Obnašao sam dužnost vanjskog prometnika, a unutarnji je bio uvaženi kolega Antun Džanko, koji i danas radi u Osijeku. Sve im je bilo interesantno i pratili su me na svakom koraku, a dobro da je bilo dosta posla. Uglavnom, ostali su u noći do 01:30 sati. Odnjeli su mnoštvo zabilješki i dobrih dojmova. Nakon dva dana posjetili su me u Markušici, gdje ih je zanimalo kako provodim privatni život u društvu s obitelji. Družili smo se uz kavu, piće i štrudlu od maka i oraha. I danas čuvam te novine i katkad ih pročitam.

Kako danas gledate na to svoje iskustvo?

Pa gledam isključivo pozitivno, budući da mi je na taj način ostao pisani trag i vrijedna uspomena na jedno vrijeme koje se sigurno više neće ponoviti i vrijeme kada je puno više značilo biti željezničar. Naravno, tada sam i ja osobno bio puno mlađi,

tako da će te fotografije iskoristiti kao nešto čime će se moći pohvaliti pred unucima. Isto tako gledam i na ovaj naš razgovor i fotografije. Jednom kada budem u mirovini, bit će to nešto što će me podsjećati na moje željezničke dane.

Kolodvori Dalj i Erdut, isto kao Darda i Beli Manastir, zaštićeni su signalnim loparima. I kol. Erdut i kol. Beli Manastir granični su kolodvori. Da li je moguće da se za ovih više od 20 godina od mirne reintegracije način osiguranja ovih kolodvora nije mogao promijeniti?

Prije nego što odgovorim na Vaše pitanje, moram reći da sam veoma ogorčen na sve uprave do sada, mada mislim da i politika ima udjela u svemu tome jer su zapostavili najistočniji dio zemlje. Od praznih priča i obećanja nema koristi, a pravi i istinski željezničari ne mogu se zadovoljiti pričama i lažima, već radom i djelima. U regiji na pojedinim prugama vlakovi voze mjestimice 20 - 30 km/h dok je sve ravnica i nigdje ni najmanjeg brežuljka nema. Recimo da čovjek srednjih godina polovnim bicikлом prijeđe 30 km za sat vremena. Poštenome je svaki komentar suvišan. A sad da se vratim pravom odgovoru na Vaše pitanje. Naravno da se mogao promijeniti na Baranjskoj pruzi, gdje je remont prošao prije više od 10 godina. Da li je u pitanju bio nedostatak sredstava ili nitko nije razmišljao o tome da ima i moderniji način osiguranja kolodvora od signalnog lopara ili pak nešto treće? Kao što sam već ranije rekao, uz sustavno loše planiranje i neulaganje u željeznicu, i ono malo posla što se uradi, uradi se polovično, da ne kažem aljkavo, a dobar dio novca baci se „u vjetar“. Jedan od primjera takvog posla imamo u kol. Darda gdje je sagrađen moderan peron između 1. manipulativnog i 2. glavnog prolaznog kolosijeka, a križanja se obavljuju po 2. i 3. kolosijeku. Projektanta ovog (ne)djela uhvatio bih za uho i doveo u kolodvor. Ne mora ništa reći, samo neka promatra poteškoće koje imaju djeca, starije osobe i invalidi prilikom

ulaska, odnosno izlaska iz vlaka na 3. kolosijeku. Granični kolodvor Erdut očekuju veći građevinski radovi u sklopu priprema za Schengen. Prije prolaska kapitalnog remonta na relaciji Erdut - Osijek, smatram da se osiguranje kolodvora Erdut i Dalj neće mijenjati.

Kako ste zadovoljni brojem vlakova na relaciji Osijek - Erdut, a kako postojećim voznim redom?

Svakako sam nezadovoljan i razočaran. Umjesto 3 para vlakova koji voze, volio bih da voze 33 para. Srce mi se „slama“ gledajući prazne vlakove. Glavnu populaciju putnika; radnike, učenike srednjih škola i studente smo izgubili 2012/2013. godine lošom politikom subvencioniranja učeničkih mjesečnih preplatnih karata. Vlak prolazi kroz naselje, a država i županija plaćaju za mjesečnu kartu skoro 4 puta veću cijenu za vožnju autobusom. Danas je u vlaku rijetko vidjeti 20 putnika. Vozni red nam prave ljudi koji se ne voze željeznicom ili nemaju

sluha ili su zalutali na nju. Umjesto da privlačimo putnike, mi ih odbijamo. I što još reći na to da prvi vlak iz Erduta polazi u 08:30 sati za Osijek; nije ni za radnika, ni za učenika, već za putnika koji ide kupiti majicu, tenisice ili pak gumu za bicikl.

Radite uglavnom u kolodvorima Darda, Osijek DG, Dalj, Erdut i Josipovac. Osim ovog potonjeg, ostalima je zajedničko to da imaju prilično „egzotično“ radno vrijeme...

U kolodvoru Josipovac se radi klasični turnus 12/24/12/48, tu možemo zanemariti prekide petkom i subotom, dok ostali kolodvori rade u jednoj ili dvije smjene i svi imaju različita vremena početka i završetka rada prometne službe.

Kako se to radno vrijeme odražava na Vas, mislim tu na osobni dohodak i putne troškove?

U kolodvoru Dalj i Erdut ne radi se vikendom i blagdanom, nema noćnog

rada i svakako je najnepovoljnije što se tiče dohotka. U drugim kolodvorima „uhvati“ se nešto subota, nedjelja i noćnog rada, pa se itekako osjeti na plaći. Prijevoz koji dobijem ne pokrije mi putne troškove, već razliku nadomjestim iz plaće. Rad u kolodvorima Darda, Josipovac i Bizovac u toliko mi je povoljniji, jer po odradenom efektivnom satu dobijem 4,00 kn bruto za stimulaciju i privremen raspored, te s time pokrijem putne troškove. A koga briga za razne popravke i održavanje vozila? Činjenica je da u zadnjih 2 i po godine imamo najlošiji Kolektivni ugovor u povijesti HŽ infrastrukture. Trenutno su u tijeku pregovori za novi kolektivni ugovor. Kakva su vaša očekivanja vezano uz ove pregovore?

Pa, očekivanja su velika, jer je puno toga lošeg u sadašnjem Kolektivnom ugovoru što bi trebalo promjeniti. Imali smo dobar Kolektivni ugovor koji je samo trebalo neznatno



poboljšati, a umjesto toga dobili smo ovo što trenutno imamo.

Na što bi po Vama trebalo posebno staviti naglasak u novom Kolektivnom ugovoru?

Činjenica je da cijena sata rada nije rasla više od 12 godina. Hoćemo se praviti pametni, pa pitati koliko je puta što poskupjelo za 12 godina?! Rast plaće ne bi trebao biti upitan. Onda također, putni troškovi nikako da se pravedno obračunavaju. Većina državnih firmi plaća 0,80 lipa do 1 kn po km. Smatram da bi tako trebalo i kod nas, čime bi se put lakše podnosio.

Jeste li ljubav prema željeznicu prenijeli na nekog od svoje djece, odnosno je li netko od njih išao u željezničku školu?

Voljeli su vožnju vlakom od malena, gledanje kroz prozor je bilo interesantno i uvijek je bilo događaja za prepričati. Nitko nije išao u željezničku školu. Bojan je pokazao zanimanje, raspitali smo se u Vinkovcima i trebalo je platiti veću svotu novaca za školovanje, a nije bilo sigurno hoće li se zaposliti, te se odustalo od svega. On je danas policijski službenik u PU Istarskoj, a Bojana učiteljica njemačkog jezika u osnovnoj školi.

Kada smo ga već spomenuli,

početkom ove godine Vaš sin proslavio se jednim nesvakidašnjim dijelom o kojem su nekoliko dana izvještavali gotovi svi informativni mediji. Podsetite nas malo o čemu je bila riječ...

Tijekom službe Bojan je sa kolegom svratio na benzinsku postaju u Pazinu po vodu. Unutra su zatekli radnika postaje u nesvijesti. Oživljavali su ga više od 30 minuta do dolaska Hitne pomoći. Mladić je preživio i sve je na sreću dobro završilo.

Sva sreća da je „mali na tatu“! Od „malih nogu“ je učen da bude častan i pošten čovjek. Vašu konstataciju prihvaćam kao kompliment za obojicu. Je li tati „zaigralo“ srce tih dana?

Svakako je veliko djelo spasiti ljudski život, pa još ako to učini tvoje dijete, ima li sreću kraja?

Bojan će ove godine biti jedan od favorita za dobivanje nagrade „Ponos Hrvatske“, a koja se dodjeljuje onima koji su svojim dobrim djelima i nesobičnošću zadužili druge. Hoćete li „preživjeti“ sva ta uzbudjenja?

Bojan je za to djelo dobio posebno priznanje od načelnika PU Istarske. Kako ste već naveli u pitanju, na kraju godine će sa svima koji su učinili dobra dijela biti nominiran za nagradu „

Ponos Hrvatske“. A hoću li „preživjeti“, nadam se da hoću, ako mi na vrijeme stignu „andeli u plavom“.

Kako provodite slobodno vrijeme?

Slobodno vrijeme provodim u kućnom ambijentu. Nemam neki poseban hobi, uživam u uređenju dvorišta, okućnice, vrta, obilazim voćke, poigram se s mačkama i psom Đinom koju sam kao štene donio s Daljskog kolodvora. Općenito volim sport i pogledat ču dobru utakmicu, dobar film, a treba se malo i odmoriti.

Za sam kraj ovog razgovora, želite li reći nešto što smo Vas propustili pitati ili uputiti nekakvu poruku ili pozdrav?

Želim reći da svi skupa budemo optimistični, jer poslije kiše zasijat će sunce. Svakako uz više dobre volje, ajoš više ulaganja upravljačkih struktura u modernizaciju i poboljšanje uvjeta rada, vratit ćemo korisnike prijevoza na željeznicu. Biti će posla kojega itekako želimo. Ne kaže se džabe da je željezница „kičma“ države. U to ime pozdravljam sve željezničare i želim svima puno zdravlja i svega ostalog!





ANTE BALOV

prometnik vlakova u kolodvoru Pađene

IMAMO SAVRŠENE UVJETE I OGROMAN POTENCIJAL

PIŠE:Luka Serajlić
FOTO:Luka Serajlić

Nedavno sam navratio u Primorski Dolac, u to poznato izvorište željezničara u Dalmatinskoj Zagori, do mog sugovornika za razgovor. Za pripremu pročitao sam nekoliko dostupnih rečenica na internetu koje ukazuju da je Primorski Dolac bio naseljen Hrvatima i prije turske vladavine. Prema predaji naseljavanje je započelo u 17. stoljeću, a župske knjige se vode od početka 18. stoljeća. Da nije željezničke pruge Split - Šibenik koja je puštena u promet 1877. godine tko zna bi li Dolačani toliko ljubili feratu...

Jedna od baza za gradnju te pruge nalazila se u Primorskem Docu u naselju Bakovići. Ta građevina postoji i danas, a poznata je pod nazivom "Fratrova kuća" jer je u njoj godinama obitavao župnik.

Primorski Dolac se najprije zvao Suhi Dolac ili "Suhi Dol". Ime Primorski je dobio kada su vodovodne cijevi stigle do Suhog Doca oko 1927. godine.

Za ovu priču važno je znati i to da Antina majka Ljilja radi kao skretničar u Primorskem Docu, a otac Nediljko je prometnik vlakova Labinu Dalmatinskom.

A tko je Ante Balov?

Dragi čitatelji, pozdrav. Moje ime je Ante Balov. Dolazim iz Primorskog Doca, rođen sam u Splitu, žaram i palim od 21. siječnja 1989. Dolazim iz obitelji željezničara, dite sam sa stanice, svoju prvu ogrebotinu zaradio sam na šinama, a odnedavno sam prometnik na HŽ-u, u kolodvoru Pađene.

Kako si došao na HŽ?

Na HŽ sam došao prvenstveno jer kao mladić nisam imao jasnú viziju budućnosti. Htio sam se baviti kulinarstvom i informatikom, međutim, put me tradicionalno odveo na željeznicu. Školske dane sam provodio više na kavi (smijeh) nego u klupi. Naposljetku sam ipak, kroz praksu na poslu, uvidio potencijal i dogodila se iskra između mene i željeznice. Stažirao sam u kolodvoru Perković 2011. godine. Tu sam ušao u bit posla prometnika vlakova i dobio još veći interes za tim poslom. Sve u svemu, želja je došla naposljetku, dok me obitelj samo gurnula u tom pravcu. Tko kaže da postoji samo ljubav na prvi pogled!

Prvo zaposlenje?

Pošto imam 30 godina, između 2011. i travnja ove godine postojalo je puno radnog iskustva u mom životu. Jako sam svestran, dugo sam se tražio, između ostalog radio sam i živio na Islandu, u želji da steknem što više iskustva, jer čovjek bez iskustva ne može biti dobar radnik. Sada je napokon urbani mit u društvu o tome da ću biti prometnik, ipak postao stvarnost.

Slobodno vrijeme?

U slobodno vrijeme ponajviše vozim, jer sam jako razvučen između mesta u kojem radim i osobe kojoj pripadam, a na svom tom putu nekad se zaustavim i lovim ribu duž cijele Dalmacije. Životinje su jako važan dio mog života. Imam dva psa kojima pokušavam pokloniti dovoljno vremena u svom životu.

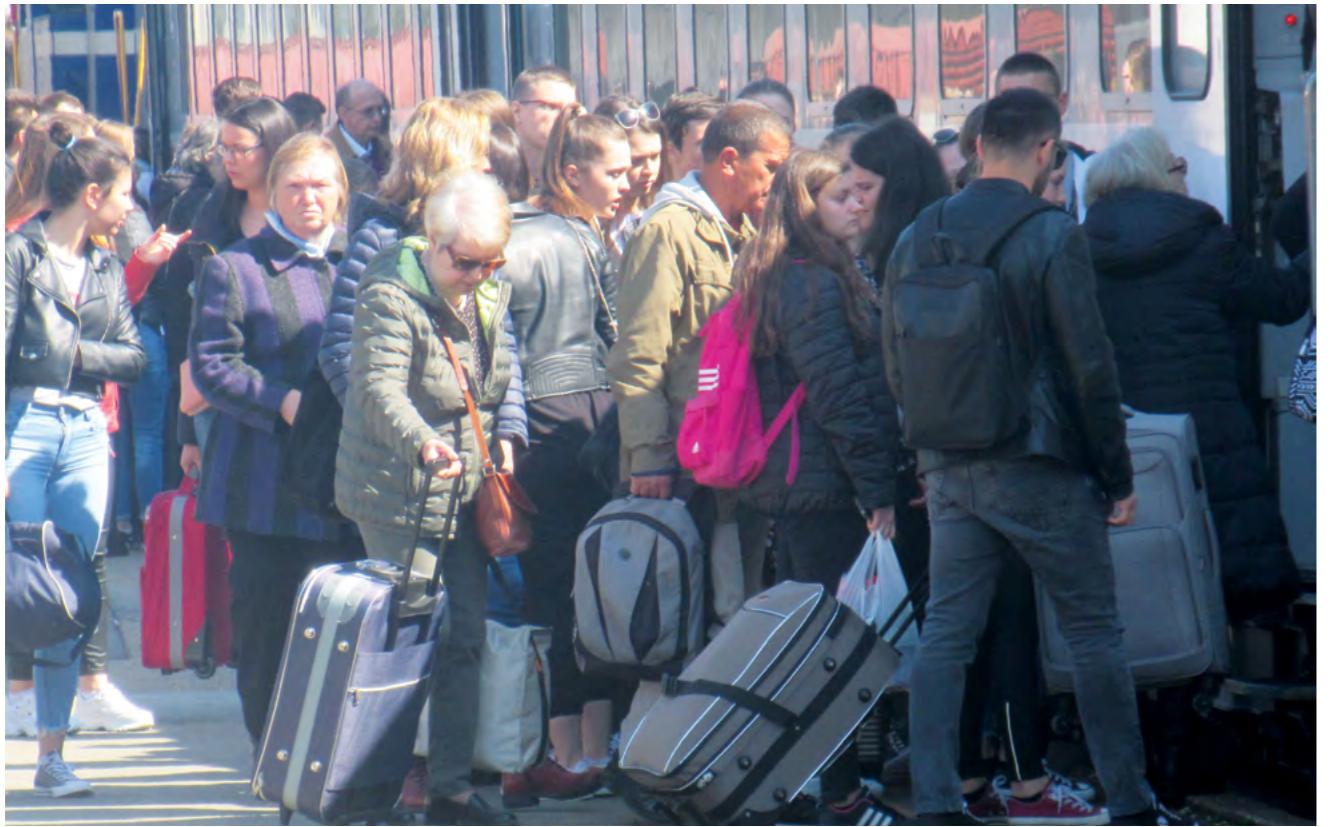
Također, tu su i obvezе u vrtu i oko domaćih životinja koje u posljednje vrijeme uspješno izbjegavam (smijeh).

Budućnost kao prometnik vlakova?

U budućnosti kao prometnik vlakova očekujem puno više posla. Nadam se da ćemo mi, kao jedna državna firma, uspjeti biti većinski prijevoznik ljudi i tereta, te da će se još više ljudi zaposliti. Mislim da imamo savršene uvjete i potencijal da iskoristimo tu našu prednost. Jako sam ambiciozan, želim se stalno educirati i definitivno davati sve od sebe u ulozi prometnika vlakova i više. HŽ Infru vidim također kao tvrtku uz koju ću uspjeti spojiti obitelj i posao. Između ostalog, bilo bi lijepo kada bi ljudi koji rade mogli biti što bliže mjestu stanovanja, jer smatram da više putovanja znači manje produktivnosti.

Poruka za kraj?

Jako sam sretan što sam dobio priliku raditi posao u struci. Tu namjeravam dati svoj maksimum uložiti svoje znanje i volju, presretan sam s kolegama s kojima radim te službenim vodstvom. Lijepo je to što se osjećam kao da smo svi jedna velika obitelj za koju bih volio da dobije još više članova, a da to i opravdamo volio bih da bude manje kamiona na cestama i više vlakova na pruzi. Sve vas srdačno pozdravlja vaš kolega Ante Balov! Ante, hvala ti na ovom ugodnom razgovoru i sretno kako u poslu tako i u životu.



PAMETNA KARTICA

PIŠE:SPVH
FOTO: SPVH

Pametna kartica ima sve širu primjenu s obzirom da zamjenjuju klasične papirnate kartice, iskaznice ili identifikacijske dokumente. Pametnom karticom HŽ Putničkog prijevoza omogućena je kupnja prijevoznih karata na stabilnim terminalima u službenim mjestima i kod konduktora u vlaku, kontrola istih i nadopunjavanje na stabilnim terminalima.

Pametne kartice u HŽPP-u zamjenjuju osnove za povlastice, odnosno papirnate iskaznice HŽPP-a kojima se ostvaruje pravo na zakonsko-komercijalne povlastice (dnevna putovanja učenika i studenata temeljem iskaznice K-18), komercijalne povlastice (K-19, K-33J, K-33S i K-33X) i izvantarifne povlastice (P-karte) te će se na njih obavljati i zapis preplatnih i pojedinačnih karata s povlasticom. Navedene osnove povlastica nazivaju se profili, a na jednoj pametnoj kartici jedan korisnik usluge može imati tri

profila (npr. preplatnu kartu, profil za studente K-33x i profil student, odnosno željeznički radnik može za privatna putovanja imati profil P-4, za dolazak i odlazak na posao profil P-2d i za službena putovanja profil P-5b).

Prednosti pametnih kartica su:

- pouzdanost i dulji rok trajanja
- jednostavnost uporabe
- sigurnost podataka
- ekonomski prednost.

Pametna kartica je besplatna i vrijedi pet godina, a profili se naplaćuju i vrijede godinu dana te daju korisniku usluga pravo na ostvarivanje povlastice za koju vrijedi profil.

Pametna kartica izrađuje se na temelju popunjeno zahtjeva za izradu pametne kartice, a može se izraditi u 15 kolodvora (Zagreb, Karlovac, Sisak, Zabok, Varaždin, Koprivnica, Bjelovar, Osijek, Slavonski Brod, Vinkovci,

Ogulin, Rijeka, Pula, Split i Šibenik), a dodjela profila/povlastica omogućena je na svim POS blagajnama.

Putnik može zahtjev za izradu pametne kartice predati u bilo kojem kolodvoru ili stajalištu u kojem se prodaju karte bez obzira izrađuje li se kartice u navedenom kolodvoru ili stajalištu (kolodvor ili stajalište proslijedit će zahtjev putnika u kolodvor u kojem se izrađuju pametne kartice i po izradi vratiti ih u kolodvor/stajalište koje putnik navede u zahtjevu).

Popunjeno zahtjevu za izradu pametne kartice potrebno je priložiti fotografiju u boji ne stariju od godinu dana, veličine 3 x 3,5 cm.

Pametna kartica vrijedi samo za korisnika prijevoza čije je ime i prezime naznačeno na prednjoj strani kartice i čija se fotografija nalazi na kartici. Pametna kartica može glasiti i na tvrtku za profile P-5b za službena putovanja te vrijedi za donositelja.

Prilikom kontrole u vlaku putnik mora karticu pokazati vlakopratnom osoblju, koje očitava karticu, a sustav bilježi da je putnik putovao i iskoristio prijevoznu kartu, odnosno putovanje za koju je kupio prijevoznu kartu na pametnoj kartici.

Na prednjoj strani pametne kartice nalazi se logotip HŽPP-a, fotografija putnika te ime i prezime putnika, a na poledini su navedeni uvjeti korištenja pametne kartice i internetska stranica HŽ Putničkog prijevoza.



Uzorak pametne kartice. Prednja strana i poledina

Zapis na pametnoj kartici omogućuje HŽPP-u vođenje raznih evidencija i analiza na temelju kojih se mogu donositi poslovne odluke vezane uz potrebe i navike putnika, kao što je vrijeme kada putnici dolaze na kolodvor kupiti prijevoznu kartu, relacija i vrijeme putovanja, tarifni vlaka, razred vlaka, povlastica po kojoj je karta ispostavljena, rok valjanosti karte i drugo. Vrijeme validacije prijevozne karte i vlak u kojemu je validirana karta vidljivi su na pametnoj kartici, a iz pametne kartice može se očitati koji je konduktor validirao kartu.

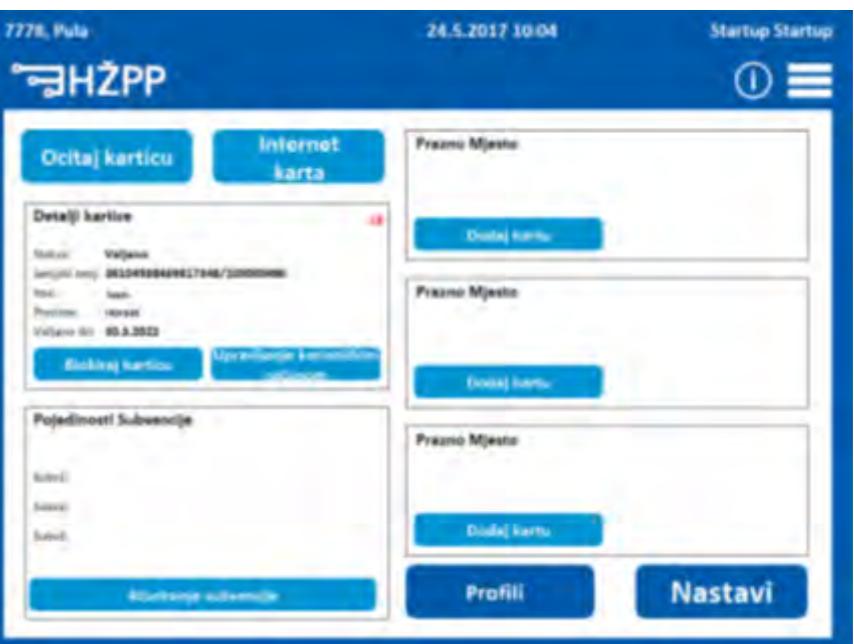
Validiranje pametnih kartica i papirnatih karata vrlo je važno jer se putem validacije vidi i popunjeno vlaka. Taj se podatak koristi za

pojačanje sastava vlaka i izradu kalendara vožnje vlakova, a u slučaju da u vlaku ne bude dovoljno putnika, i ukidanje vlaka. Zbog svega navedenog vrlo je bitno razviti svijest radnika-konduktora o važnosti validiranja.

U svakoj regionalnoj jedinici HŽPP-a educirano je nekoliko radnika koji su educirali blagajnike i prometnike vlakova koji ispostavljaju prijevozne karte i kojima su dostavljene korisničke upute za rad s pametnim karticama na POS terminalima.

Putem stabilnih terminala putničkih blagajni obavlja se proces produljenja povlastice koji se zapisuje na pametnu karticu, a vrijedi za određeno razdoblje (npr. iskaznica za mlade K-33j i dr.). Nadopuna krtice ili ispostavljanje prijevozne karte na pametnu karticu jednostavan je proces za blagajnike. Na POS terminalu u glavnom izborniku odabere se "Upravljanje HŽPP pametnom karticom" te se kartica prisloni na čitač, a očitani podaci s kartice prikazuju se na ekrantu:

Ovisno o vrsti karte, ako putnik ima više profila, odabire se sljedeća aktivnost (dodaj kartu za novu kartu, profil za izradu profila i drugo). Nakon odabira određene



opcije, otvara se drugi ekran koji vodi kroz ispostavljanje/nadopunu kartice ili izradu profila.

Od početka produkcije pametnih kartica, odnosno 21. kolovoza 2017.:

- izrađeno je oko 118.000 pametnih kartica (na PID računalima personalizirane pametne kartice)
- prodano je 159.000 profila (na POS terminalima dodano profila)
- prodane 613.000 prijevozne karte (na POS terminalima prodane prijevozne karte)
- pregledano/prodano 4.450.000 prijevoznih karata (na HH terminalima obavljeni validacija pametnih kartica/prodanih karata).

S obzirom na navedene podatke, zahvaljujemo svim radnicima koji prodaju prijevozne karte na uloženom trudu i zalaganju jer bez njih sasvim sigurno ne bismo uspjeli u implementaciji pametnih kartica.



XVI. MEĐUNARODNE SPORTSKE IGRE, BOSZKOWO, POLJSKA

PIŠE: Vjekoslav Suton
FOTO: Vjekoslav Suton

I ove 2019. godine SPVH je bio pozvan u Poljsku od strane Związek Zawodowy Dżurnych Ruchu PKP na XVI. Međunarodne sportske igre. Igre su se održavale u selu Boszkowo u velikopoljskom vojvodstvu. Selo ima oko dvjestotinjak stanovnika i nalazi se na regionalnoj pruzi Zbaszyn (čitaj Zbonšek) koji spaja magistralne pruge Berlin-Warszawa i Poznan-Wroclaw. Smještaj je bio u turističkom naselju Sadyba na jezeru Damnickie. Jezero je veliko 344 ha i ima najveću dubinu od 17 m, a prosječna dubina je 6 m. Osim naše delegacije od 10 članova na Međunarodnim sportskim igrama prisustvovale su i delegacije Slovenije, Srbije i Federacije BiH. Same igre bile su

od 27. 5. do 31. 5. Takmičenje je bilo u 3 sporta: košarka, odbojka na pijesku i bacanje papuče u dalj. Odmah na početku da kažem da nismo osvojili nijednu medalju. Ali zato smo bili najveseliji. Svaki dan nakon večere bilo je druženje uz pjesmu i ples. Da su se za to dijelile medalje sigurno bi nešto osvojili.

Nije bilo Poljske ekipe a da se nije htjela posebno družiti i pjevati s nama. Moram objaviti da su Poljaci zaluđeni Hrvatskom. Imao sam dojam da nas oni cijene više nego mi sami sebe. Naša delegacija je bila pozvana par dana ranije u Poljsku prije samih sportskih igara. Krenuli smo 22. 5. 2019. ujutro vlakom Mimara u 7 sati iz Zagreba. Cilj je bio München. Tamo smo

trebali presjetati na vlak za Berlin. U izvodu VR na stranicama DB-a vlak ne ide na kolodvor München Hbf (Glavni kolodvor), dok Kurir HŽ to prikazuje. Mi smo se ravnali sa DB podacima kao i sa letkom vlaka koji sam dobio u Austriji. Tako smo sišli u kolodvoru München Ost (Istočni). Morali smo dalje na njihov Glavni kolodvor od kud kreću vlakovi za Berlin. Nije bilo problema! Sa Istočnog kolodvora vozi svakih par minuta vlak do Glavnog i vožnja traje 8 minuta. Prijevoznik je DB „S“ Bahn. Osim njih i gradska podzemna željeznica „U“ Bahn obavlja prijevoz. Vlakova k'o u priči! Dolazimo ispod Glavnog kolodvora i izlazimo na perone. Morali smo čekati cca 3 sata do našeg vlaka. Vrijeme je brzo

prošlo. Vozili smo se „IC“ vlakom preko Nurnberga i Leipziga. Najveća brzina vlaka je bila 250km/h. U Berlinu moramo čekati 5 sati do našeg vlaka za Poljsku. Nekada smo na ovoj relaciji putovali noću u spavačim ili kušet vagonima. Sad toga više nema. DB već nekoliko godina nema spavaće i kušet vagone za noćne vožnje. Ukoliko na nekim linijama i ima onda je operater austrijska željeznica (OBB). Berlin Hbf noću? Kolodvor na nekoliko katova noću je skoro pust. Sve je zatvoreno. Radi samo Mc Donald's. Ujutro krećemo prvima vlakom za Warszawu. Nakon 2 sata vožnje silazimo u kolodvoru Zbaszyn (čitaj Zbonšinek). Dočekuju nas poljske kolege i minibusom vode na odredište. Smještaj, mala okrjepa i kratki odmor. Poslije podne smo išli u Wolsztyn (čitaj Volštin) udaljen tridesetak kilometara. Posjetili smo željeznički muzej u krugu ložionice kao i samu ložionicu. Interesantno je da je ložionica Wolsztyn još jedina aktivna u Evropi. Iz Wolsztyna se još redovito neki putnički vlakovi prevlače parnim lokomotivama. Interesantno je to da je vlasnik lokomotiva PKP Cargo, a prijevoznik je privatna firma. Do prije nekih dvadesetak godina na PKP-u posadu lokomotive činila su 3 člana: strojovoda, pomoćnik strojovode i ložač.

Poljske kolege vodile su nas na izlete po okolici. Tako smo išli i u njihove muzeje vina i kod proizvođača vina. U Poljskoj je to nova grana poljoprivrede. Praktično ništa se nije radilo po uzgoju vinove loze i proizvodnji vina do prije nekih dvadesetak-trideset godina. Vinorodni kraj je uglavnom uz srednji tok rijeke Odru i granicu s Njemačkom. To nije velika površina. Kako nemaju iskustva u sadnji vinove loze i proizvodnji vina traže savjete i iskustva izvana. To je uglavnom s institutima i proizvođačima iz pokrajine Moravske u Češkoj i država Moldavije i Ukrajine. S našim institutima i proizvođačima vina ne surađuju. Šteta! Pokušavaju, i to vrlo uspješno, proizvodnju vina i gastronomsku ponudu





plasirati na turističko tržište. Sva ta proizvodnja je većinom pod kontrolom države. Trop koji ostane nakon prešanja grožđa ne smije se koristiti za proizvodnju rakije. To se mora komisijски uz nadzor inspekcije zakopati u zemlju. Ukoliko to ne učinite slijedi ogromna kazna. Posjetili smo i jedan kolodvor. Član Poljske ekipa koja se brinula o nama vodio nas je u kolodvor Czerwiensk gdje je on šef. Kolodvori su dosta oronuli i treba im obnova. Rekli su nam da je puno takvih kolodvora ali da se i dosta obnavlja sredstvima iz EU. Sva neka kritična mesta kao što su peroni, putni prijelazi, skretnička područja itd. pokrivena su kamerama i prometnik na postavnici to prati preko monitora. Kolodvor je na magistralnoj pruzi koja povezuje Krakow i Wroclaw s Berlinom. U 12 sati prođe oko pedesetak vlakova. Za vrijeme našeg posjeta bile su u službi 2 mlade prometnice. One rade 12 sati s tim da je jedna 6 sati postavničar, a druga, kako bi mi rekli, centralni i onda se mijenjaju.

Uočio sam da je na ovim susretima, kao i na nekim prijašnjim gdje sam, puno mladih ljudi. Izgleda da se postupno obavlja smjena generacija, za razliku od nas u RH, gdje na našim susretima uglavnom susrećemo sve starije ljude. Što još napisati o ovoj posjeti Poljskoj? Jedan član naše delegacije u Poljskoj postao je po prvi puta djed. Bilo je čašćenja i veselja. Jedan kolega iz Poljske mu otpjevao zdravicu na poljskom što je zdušno prihvatilo i ostalih dvjestotinjak Poljaka.

Uslijedio je povratak doma. Poljske kolege odvele su nas na vlak u kolodvor Zbaszynek. Po voznom redu u Berlinu smo imali 59 minuta za vezu na vlak prema Münchenu, gdje smo opet lovili vezu za naš vlak Lisinski za Zagreb. I onda hladan tuš! Vlak za Berlin kasnio je 40 minuta. I dok smo čekali zakašnjenje se produžilo na 70 minuta. Saznali smo da je bio kvar lokomotive. Ako ne uspijemo uhvatiti vlak za München propala bi nam veza za Zagreb. Ali ipak sve se dobro završilo i ulovili smo vlak. Po prvi put sam se vozio s vlakom koji prometuje brzinom 305 km/h. Zajedno sa novopečenim djedom u restoranu, pri toj brzini, sam pio kavu.

U vlaku Lisinski smo uzeli ležajeve i od umora smo odmah zaspali. Probudili smo se malo prije ulaska u kolodvor Sevnica. U Zagrebu smo bili za 1 sat.





BEDEKOVČINA - STARA I PLEMENITA...

PIŠE:Dražen Lihtar
FOTO: Dražen Lihtar

Grad Bedekovčina smješten je u sjeverozapadnom dijelu Hrvatske, svega 40-ak km od Zagreba, 30-ak km od Slovenije i 14 km od Svetišta Majke Božje Bistrice u Mariji Bistrici. Osim blizine glavnog cestovnog prometnog pravca, državne ceste D1, kroz mjesto prolazi brza cesta Zabok - Bedekovčina - Popovec te željeznička pruga R 201 Zagreb - Varaždin. Izgradnja željezničke pruge i njezino puštanje u promet davne 1886. godine značilo je prekretnicu za stanovnike tog lijepog zagorskog pitoresknoga kraja. Kolodvorska zgrada nalazi se u kilometarskom položaju 32+559 pruge i nadmorskoj visini od 156 m. Prema značaju u reguliranju prometa Bedekovčina

je među kolodvor otvoren za prijema i otpremu putnika u unutarnjem prometu te vagonskih pošiljaka svih vrsta u unutarnjem i međunarodnom prometu. Kolodvor ima dva glavna i dva sporedna kolosijeka. Glavni kolosijeci su 2 i 3 namijenjeni za prihvat i otpremu vlakova za prijevoz putnika te teretnih vlakova dok su 1 i 4 manipulativni namjene istovara i utovara vagonskih pošiljaka. Kolodvor je osiguran SS uređajem sa svjetlosnim jednoznačnim ulaznim signalima s predsignalima. Na bloku I i II ugrađeni su izvršni privolni blok uređaji a u prometnom uredi kolodvorski blok uređaj s komandnim stolom. U blok uređaj putem kojeg se blokiraju ključevi skretnica uključeno je svih šest skretnica a iste se postavljaju ručno i zaključavaju na licu mjesta. Na području kolodvora nalaze se dva željezničko cestovna prijelaza jedan od strane Zaboka a drugi od strane Zlatar Bistrice a zaštićeni su svjetlosno zvučnim signalima i polubranicima.

U kolodvoru je sistematizirano radno mjesto prometnika vlakova sa šest izvršitelja, skretničara s pet izvršitelja i pomoćnik šefa kolodvora. Sukladno odluci o nadležnosti šefova kolodvora Bedekovčina je podređeni kolodvor sjedištu šefa kolodvora Konjščina.

U kolodvoru radi putnička blagajna zaposljena na osmosatnom radnom vremenu putničke

blagajnice HŽPP dok u ostalo vrijeme prodaju karata vrše prometnici sukladno ugovoru o prodaji prijevozni karata sklopljenim između HŽI kao ugovaratelja i HŽ PP.

U Bedekovčini je srednja škola istoimenog naziva koja školuje za neka od zanimanja u programu graditeljstva, poljoprivrede i medicine pa mnogi daci iz Budinšćine, Konjščine, Zlatar Bistrice i okolnih mesta koriste željeznički prijevoz.

Gospodarska zona nalazi se između naselja Bedekovčina i naselja Poznanovec s istoimenim željezničkim stajalištem, neposredno uz južnu stranu željezničke pruge Zagreb - Varaždin. Unutar zone zasad nema nikakvih djelatnosti, ali se u neposrednoj blizini zone nalazi Poljoprivredna zadruga Poznanovec koja se bavi poljoprivrednom proizvodnjom, proizvodnjom kruha i peciva, trgovinom te Inkop d. d. koji se bavi proizvodnjom obuće i preradom kože. Nažalost teretnog prijevoza niti u industrijskoj zoni a niti u kolodvoru nema. Iako je tvornica glinenih i šamotnih proizvode „Zagorka“ osnovana 1892. godine danas je to ruševina. Nekad se tu proizvodio crijepl, opeka i keramički proizvodi a sirovinu i gotove proizvode izdašno su prevozili željeznicom. Danas je to samo još jedna tipična hrvatska priča o privatizaciji. Danas samo posluje dio koji proizvodi vatrostalne i kiselootporne materijale, ukrasno-uporabnu keramiku, keramičke obloge za peći, kamine i kaljeve peći - nažalost bez potrebe za željezničkim prijevozom.

Gledajući šire kao Općinu Bedekovčinu, ista je smještena u samom srcu Krapinsko - zagorske županije s dugom i bogatom poviješću jer je 2017. godine slavljen 750 godina prvog pisanog spomena bedekovčanskog kraja u darovnici kralja Bele IV. Bedekovčina je često opisivana kao stara i plemenita zbog bogatog plemenitog nasljeđa obitelji Bedeković Komorski jedne od najstarijih hrvatskih plemičkih loza. Hoće li takva i ostati!?



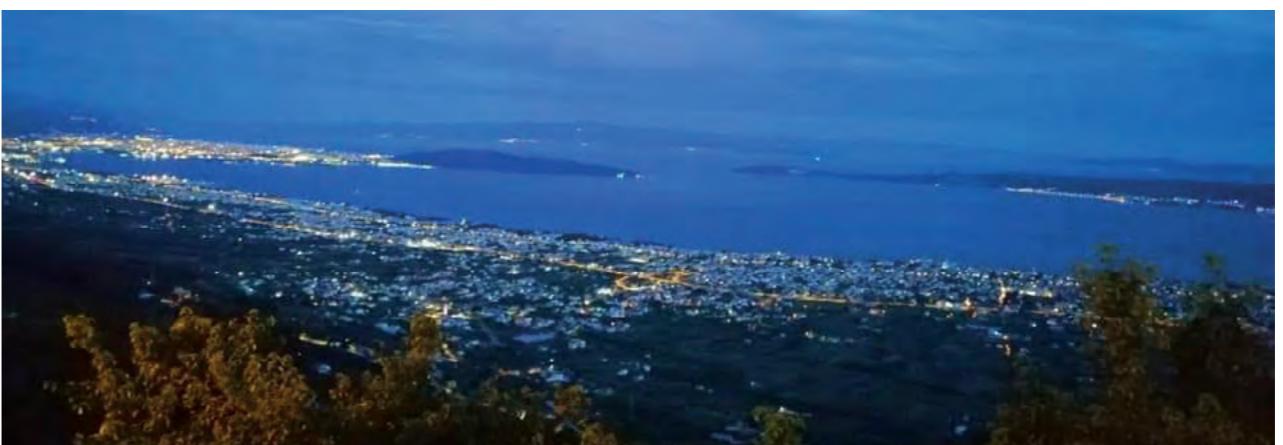


TRADICIJA KOJU NJEGUJEMO

PIŠE: Sandra Rašetina
FOTO: Ivica Stojak

Na kraju čudljivoga svibnja na red je došlo još jedno tradicionalno godišnje druženje članova SPVH podružnica Split i njihovih gostiju. Ove godine družili smo se u PD „Malačka“ iznad Kaštel Starog. Spektakularan pogled je samo pridonio i inače fantastičnoj atmosferi. Ni temperatura od samo 9° C nije nas omela da provjereni recept i ove godine ne podbací. Sastojci testirani, dobra spiza, dobro društvo i onaj uvijek najvažniji sastojak, vreće i vreće smijeha. Divna prilika da se ljudi koji se ne vide često ponovno sastanu i dogovore a što drugo nego novo druženje.

Do tada hvala svima koji su pridonijeli ovoj lijepoj tradiciji.





KUDA KOJI MILI MOJI

PIŠE: Darko Vurdelja
FOTO: Nebojša Gojković

Eto, još jedan radni dan. Prošao je jedan od rijetkih vikenda koji su bili neradni, osim naravno ako ne računamo subotu jer sam je pola prespavao nakon što je moje ispačeno tijelo došlo iz noćne smjene. Čak sam i vesel i sretan jer nije zvonio mobitel i nije bilo DRPanja, odnosno smjena dobvoljnog rada po pozivu, nego jedan krasan vikend s obitelji. Naravno, radna svakodnevница i užurbani pružno graditeljski zahtjevi su nam prešli u nešto sasvim normalno tako da svatko nekud treba i to još prije pola sata ali eto...

I taman dok čitam propusnice i naloge koje je moja draga kolegica pripremila još oko tri sata ujutro da meni bude lakše i brže, a ja zločest pa nemam povjerenja u njeno pisanje pa provjeravam gdje je točka a gdje zarez, čujem lagano kuckanje na šalteru naše putničke blagajne iza mojih leđa. Jedna sredovječna gospođa me slatko gleda željna nekih informacija. Znam to već iz iskustva jer kad mene ovako lijepog okruglog netko

slatko gleda taj nešto treba sigurno. Klimnem joj glavom i nastavim čitanje i pregovaranje s vođom radova u isto vrijeme i taman kad sam htio udijeliti prvu propusnicu čujem ponovo žestoko lupanje na šalteru. Okrenem se i vidim da gospođa koja me sad već gleda s nešto malo manje slatkoće polako gubi strpljenje. – „Evo samo malo, sad ću ja!“ - izgalam se ja, jer je šalter od mene nekih desetak metara. Rješavam zatvaranje pružne dionice i isključenje napona s kolegom u susjednom kolodvoru kod kojeg je isto tako veselo kao kod mene i napokon šaljem prvo pružno vozilo, javljam odlaz, a gospođa na blagajni izgleda sasvim drugačije nego sam je video prvi put prije pune četiri minute. Nestala je ona slatkoća u njenom pogledu i odmah sam shvatio da taj razgovor neće baš proteći u ugodnom ozračju.

„Dobar dan, ispričavam se što ste morali malo sačekati ali morao sam riješiti prometne poslove. Kako Vam

mogu pomoći?“

Ljudi moji ponekad sam sebe iznenadim koliko znam biti ljubazan i fin prema dragim nam i cijenjenim putnicima iako smo mi samo neplaćeni suradnici HŽPP-a. Naravno, možete i sami misliti koliko sam slatkih riječi tada čuo iz usta te gospođe sada s već pogledom divlje mačke kad pokraj nje prođe TMD od KM-a, a otpao mu je ispušni ionac. Nakon dvije tisuće slatkih riječi izgovoreni u minuti i deset sekundi, uhvatila je gospođa zraka i postavila dugo očekivano pitanje:

„Kada imam vlak za Split?“

Sad se i moj pogled lagano promjenio jer vidim da mi u prometni ured ulaze vozači od PV4, PV6 i PV8, a ovdje se sprema ofenziva k'o na Drvar tamo neke godine. Naravno kao i uvijek fin, miran, tih i povučen prometnik vlakova kao ja dajem odgovor da nema direktnog vlaka nego da se mora presjedati u Zagrebu. Hvatom se kurira u namjeri da pohvatam sve

moguće veze s što manjim čekanjima i počinjem ga listati a gospođa me pita: „Pa zar nema direktnih vlakova? Ja sam nekad odavde putovala direktno a ne da presjedam nekoliko puta?“

Sad ja njoj uputim blago teleći pogled i pomislim Bože pa uopće mi žena ne izgleda toliko staro da je putovala direktno a takvog vlaka nema u zadnjih skoro trideset godina.

„Nema!“ - odgovorim kratko i jasno, ne spominjući vremensko razdoblje da se cijenjena putnica ne bi našla uvrijeđena. Imamo tri vlaka koji imaju vezu za Split u Zagrebu... i sad ja počnem ponovo slatkorečivo govoriti vremena odlaska svih vlakova, a vozači pružnih vozila postaju nervozni i kuckaju po stolu s kemijskim olovkama željni potpisa propusnica i odlaska na zatvorenu pružnu dionicu. Vidim ja da moram skratiti priču pa pitam gospodu ima li još kakvih želja vezanih naravno uz putovanje a ona odgovori samo kratko:

„I koliko Vam košta karta za to vaše presjedajuće putovanje?“

Što sad napraviti? Ako joj kažem da

malo sačeka dok odradim pružna vozila, provući će me kroz ove rupice na šalteru i radit će mi tko zna što a ja baš i nisam za takve pustolovine trenutno. Odlučim se da će ipak čekati oni koji za sada šute i kuckaju olovkama i nastavim pregovore.

„Cijena karte s dodatkom za IC vlak je 232,50 a za brzi 221,50 kuna.“

I onda uslijedi moja najveća greška toga dana! Ta rečenica me koštala i živaca i dodatnih 10 minuta raspravljanja.

– Ali imate akcijsku cijenu Vinkovci – Split za 150 kn.

Ono kad je čovjeku brži jezik od pameti i sam sebi napraviš posla.

„Kako mislite Vinkovci? Pa ja ne putujem u Vinkovce nego u Split! Vi sad mene tu provocirate gospodine! Ja Vas lijepo pitam za Split a Vi meni spominjete Vinkovce! Pa na šta ja Vama ličim??“

Utom trenutku sam uočio svoju debelu grešku. Došlo mi je da zapjevam onu dobru staru pjesmu „Šta je meni ovo trebalo....“ Krenulo je mukotrpno objašnjavanje da samo kupuje kartu

na relaciji Vinkovci – Split a da ne mora putovati u Vinkovce, da je to akcijska cijena za ljeto i tako sve redom. Kad gospođa vidno uzrujava ponovi: „Ali ja ne idem za Vinkovce!!! Jeli to Vama nije jasno?“

Vidim ja da tu nema sreće a i djelatnici željni posla su postali nervozni, odlučim prekinuti agoniju na fini način:

„Gospođo, ako je Vama draže mogu Vam ja izdati po istim akcijskim cijenama i kartu na relaciji Osijek – Split za 150 kuna, a vi sad odlučite pa navratite malo kasnije da Vam prodam željenu kartu. Lijep pozdrav!“

Okrenem se i odem tražiti dopuštenja za pružna vozila.

– Ajmo sad, kuda koji mili moji idemo raditi i ginuti za ovu našu željeznicu! Naravno moj dragi kolodvorski predstavnik poslodavca u nevjericu gleda u mene i samo me prostrijelio pogledom, a pitanje „Kolega, kako se to ponašate prema putnicima?“ je očigledno progutao i ostavio za некi drugi put.





PROSLAVA 40. OBLJETNICE MATURE

PŠE: Krešimir Lovreković
FOTO: Krešimir Lovreković

Povodom proslave 40. obljetnice mature, dana 25. svibnja 2019. u Novoj Gradiški, okupila se generacija prometnika vlakova koja je prije 40 godina završila školovanja u Željezničkom školskom centru u Zagrebu.

Ovaj se naraštaj željezničara školovao od 1977. do 1979. u dva razreda za zanimanje prometno-transportni stručni radnik.

Kao „vječiti“ organizator proslava godišnjica matura, dugo sam razmišljao gdje okupiti bivše maturante i kako proslaviti ovu iznimnu obljetnicu. U traženje „lokacije“ uključio sam i kuma Zorana Škramića s kojim sam dvije godine dijelio školsku klupu i sobu u učeničkom domu i on je predložio da „feštamo“ u „njegovom“ gradu, Novoj Gradiški. Pretpostavljajući da većina bivših maturanata nije bila u ovom dijelu Slavonije, te da će im biti drago upoznati i ovaj dio Lijepe naše. Prihvatio sam kumovu ideju. Proslave obljetnica s noćenjem pokazale su se kao „pun pogodak“ pa smo pronašli i odgovarajući objekt za smještaj, u Rešetarima, selu nedaleko Nove Gradiške.

Prema programu proslave našli smo se

na kolodvoru u Novoj Gradiški; grupa iz pravca Zagreba doputovala je vlakom br. 415, a grupa iz pravca Vinkovaca vlakom br. 746. Treća, i najbrojnija grupa, doputovala je osobnim automobilima. Nakon „prebrojavanja“, uputili smo se prema pansionu, smjestili u sobe, a u 14 sati okupili smo se u sali. Nažalost, pozvani gosti, profesor, g. Zvonko Galetić i odgajatelj g. Ivan Jukić, nisu se odazvali pozivu, pa sam ja pozdravio i „prozvao“ bivše učenike prema, davno fotokopiranom, školskom Dnevniku.

Iako je većina slavljenika „kratko“ spavala, već sutradan, u 9 sati, ponovo smo se okupili u restoranu, na doručku. Uslijedio je oproštaj ali kao da se nikome nije išlo doma, „vratilo“ se raspoloženje iz prethodne večeri i svi su s oduševljenjem komentirali program proslave. U „tom zanosu rodila“ se ideja o sličnom okupljanju sljedeće godine, a za domaćina ponudila se „Vinkovačka grupa“ s obećanjem posjete Vukovaru. No, kako je većinu je čekao „dug put“ prema doma, morali smo se razići, ali jedno omanje društvene nastavilo se, još neko vrijeme, družiti u „Rubikonu“.

iz generacije, Zoranu Karešinu. Na kraju razgledavanja ovog lijepog gradića završili smo u kumovom omiljenom kafiću „Rubikonu“, na zasluženoj „okrijepi“, po principu; „jednu turu mi, jednu gazda“.

Po povratku u pansion, oko 20 sati, i kratkog predaha u sobama, okupili smo se u sali gdje nas je već čekao harmonikaš Cule i njegovi tamburaši i fešta je mogla početi. Uz izbor kvalitetnih jela i pića, odličnu glazbu te uz prepričavanje zgoda i nezgoda iz školskih dana, druženje bivših maturanata nastavilo se dugo u noć.

Film Početak (eng. Inception) je britansko-američki znanstveno-fantastični film iz 2010. godine s elementima misterije, akcije i trilera. Napisao ga je, koproducirao i režirao Christopher Nolan. U filmu su glavne uloge ostvarili Leonardo DiCaprio, Ken Watanabe, Joseph Gordon-Levitt, Marion Cotillard, Ellen Page, Tom Hardy, Dileep Rao, Cillian Murphy, Tom Berenger i Michael Caine. DiCaprio tumači ulogu Dominicka Cobb-a, lopova koji obavlja poslove industrijske špijunaže koristeći eksperimentalnu vojnu tehnologiju koja mu



POČETAK (ENG. INCEPTION)

IZVOR: <https://hr.wikipedia.org>
FOTO: <https://www.imdb.com>

a sveukupno do danas prodano je više od 68 milijuna DVD-ova. Film Početak dobio je uglavnom pozitivne ocjene filmskih kritičara, a većina njih posebno je hvalila njegovu originalnost, glumačke performanse, glazbu i specijalne efekte. Osvojio je četiri prestižne filmske nagrade Oscar (najbolji specijalni efekti, najbolji zvuk, najbolja montaža zvuka i najbolja kamera), a bio je nominiran za još četiri: najbolji film, originalni scenarij, originalna glazba i scenografija. Film traje 148 minute.

F 5

u skretanje by nenad katanich



**POLAKO
HVATAM
KONCE I U
ISTO VRIJEME
BACAM SE NA
POSAO I PO
MOM OBIČAJU
GLASNO SRČEM
GUTLJAJ KAVE
I HVATAM SE
POSLA. VOLIM
RADITI.**

Povratak na posao sa godišnjeg odmora uvijek me veseli. Makar to bio i lanjski godišnji koji koristimo ove godine. Odjednom, ničim izazvano, desilo se čudo. Preko noći. Od viška željezničara nastao je manjak, bar u prometnim poslovima. Što opet, u nekim vizijama i projekcijama, nije garancija da ćeš imati radno mjesto....

Tako još bunovan, nesuvilnih razmišljanja, vežem kravatu i oblačim sako.

Sjedam na bicikl i pravac kolodvor. Jutarna svježina godi, iako bi bilo bolje ostati u krevetu.

Prva primo-predaja nakon godišnjeg. Početak rada. Sada shvaćam smisao citata: "Kud moraš doći na posao, još moraš i raditi!" Prebirem po olovkama i knjigama, i komentari oko mene kao u daljini. Fokusiran sam na misao da sam ipak trebao nastaviti novi godišnji. Ali nema tko raditi, već i sa godišnjim imam respektabilni broj prekovremenih. Uhodanom rutinom vadim iz ormarića džezvu za kavu i stavljam na štednjak. Osjećam da će me ta jutarna rutina pratiti i kad odem u mirovinu. Polako hvatam konce i u isto vrijeme bacam se na posao i po mom običaju glasno srčem gutljaj kave i hvatam se posla. Volim raditi. I brzo shvaćam što je nova od kad sam bio na godišnjem. Bar sam tako mislio dok nisam uhvatio se „kučanja“ vlakova u IST.* Ažuran kakav jesam, ne čekah niti trenutka da „ukvrcam“

kretanje vlakova. Sve dobro, ali nikako da unesem redovito vrijeme kretanja vlaka. Upro u F5 na tipkovnici ko djetlić po kori drveta. Ali ništa. Ištekavam i uštekavam tipkovnicu, ali opet ništa. Restartam računalo. Ništa. Provjeravam mrežnu vezu - radi. Češem se iza uha - ne pomaže. Razmišljam, pa nisam toliko omutavio na godišnjem, F5 je za redovito kretanje. Ponavljam sve navedene radnje ponovo, uključujući i češanje iza uha plus proljevanje kave na cipelu. Opet ništa ne pomaže.

- Što je, još te drži mamurluk? Sigurno se gadno tulumarilo na godišnjem...

- Ma ubi me ovaj komp, brate mili, nikaqko da se pokrene.... - E, što tebe pati, bez veze, kao i obično sekiraš se za željeznicu, nepopravljiv si...

- Sekira me što udaram po F5 ko sumanut, a ono ništa, ne mogu dati redovito kretanje, vlakovi će već u susjedne kolodvore, veće vidim da me dispečer zove i pita da li spavam...

- Pa F 5 je ukinut, redovito kretanje se ne može više dati tako, samo sa tipkom F5.

Bacih šalicu s ostatkom kave u sudoper. Koliko god došao s godišnjeg pun optimizma, očito me nešto uvijek ubije u pojmu. Usadiš mi vjeru da mi, obični smrtnici, ne možemo imati niti ograničen pristup internetu, jer bi mogli tom radnjom izazvati nesagledive posljedice po željeznički sustav. Ipak smo mi anti-lojalisti koji samo čekaju kao će napakostiti ruci koja ih hrani i pazi. Iako to naravno, nije

točno. Ali zar i ovo? Kakve su sve bile štete zato što su prometnici davali redovito kretanje u istu samo pritiskom na F5, a ne unosom vremena u satima i minutama, moj veliki mozak, koji je u stvari mali, ne može pojmiti. Ukidanjem te opcije tko zna kakve su sprječene nesagledive posljedice. A što ako je u pitanju nemar, jednostavno onoga tko ima utjecaja na to - nije ga uopće briga za nas operatere sustava. Iako je msdos u 21. stoljeću otprilike kao i petrolejka, postavlja se pitanje - zašto?

Kao i najnoviji telekomunikacijski uređaji koji su izgrađeni u hardveru i upravljeni softverom a svedeni su na opcije induktorske telefonije. A u stvari koga i briga?

Ipak svatko treba znati gdje mu je mjesto. Ispada da, šaljiva razglednica koju sam poslao s mora - pozdrav sitnozubim djelatnicima - nije šala već izgleda realnost.

Od mozganja ništa, samo bola glava.

Idemo delat.

*informaticki sustav trasporta - aplikacija

FOTO: Josip Tirić

