

VIJESTI SINDIKATA PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE

NA ŽPERONU

STUDENI 2019.

DA SE NIKAD VIŠE NE PONOVITI

ŽELJKO MARKULIN

POZNATA LICA I ŽELJEZNICA

SANDI CENOV

**O MIROVINSKOJ
REFORMI**

dr. sc. DANIJEL NESTIĆ

PROMETNIK U DUŠI

BRANKO BAŠIĆ





foto: Josip Tirić

SPVH U VUKOVARU



foto: Josip Tirić

16. studenoga 2019.



foto: Josip Tirić

Ako išta ne volim, to je kada nam se obraćaju nepoznati, nečlanovi ili njima bliski e-mailom ili telefonom te od ranog jutra zovu kako bi preodgajali, često i prijetili. Paralelno zovu ili su zvali dragi ljudi da se nađemo i da neke stvari riješimo ljudski. Redovito i njih odbijam jer ne prihvaćamo nikakav oblik reketiranja. Nama su članovi dragocjeni i ne treba im nikakva veza, ni poznanstvo kako bi se borili za poboljšanje njihovog položaja u HŽ Infri ili gdje već imaju ugovore o radu.

U tijeku su, a to svi u HŽ Infri znaju, kolektivni pregovori i mi to radimo najbolje što znamo i umijemo.

Uočili smo kako su pojedini menadžeri, (jasno da znamo koji najviše prednjači), mišljenja kako su izvršni radnici, napose prometnici vlakova predobro plaćeni i da se tu kroz novi KU može dobrano uštredjeti. Iz te kuhinje izašao je prijedlog novog rangiranja kolodvora utemeljen na kriterijima koji nisu prošli nikakvo stručno usuglašavanje. Činjenica je da iz te kuhinje izlazi višegodišnje združeno neprijateljstvo i netrpeljivost naspram naših članova, ali i izvršnih radnika općenito.

Ovo je bio uvod u priču, a drugi, jednako važan dio je:

Baš svatko tko se imalo bavi tehnološkim procesima zna kako se proces prikupljanja podataka za sve radnike u bilo kojem sustavu, pa tako i u HŽI sustavu, preko

editiranja, pa sve do krajnjeg izračuna produktivnosti, sastozi od mnogo koraka. Svaka se aktivnost iz sustava izvlači zasebno i zapisuje u pravilu u Excel tablicu.

Konačni cilj je stvoriti bazu podataka iz koje ćemo u bilo kojem trenutku, postavljajući neke kriterije prikazati željene veličine. U suvremenom poslovanju, kada informacije predstavljaju preduvjet uspjeha na svakoj razini, upravljanje bez adekvatne informacijske podloge je nezamislivo.

Kako bi bilo što lakše koristili podatke i informacije, važno je najprije raščlaniti tvrtku na sve njezine sastavnice, u našem primjeru Prometni sektor na kolodvore i radnike u tim kolodvorima.

Za našu priču SAP je bitan, ali nedostupan, tako da smo taj posao učinili „pješice“. Namjera nam je bila raščlaniti plaću prometnika vlakova na sastavne faktore, kako bi dobili sliku o čemu se govori kad se uspoređuju plaće u HŽ Infri. Ta plaća prometnika vlakova, ali i bilo kojeg drugog izvršnog radnika sastoji se od osnovnog dijela u kojem nema dodataka za otežane uvjete rada i iznosi 4100 kn. Kroz dodatke nakupi se još 4900 kuna. Ovo nisu službeni podaci, ali smo uvjereni da nisu daleko od istine. Govorimo o bruto plaći.

Dakle, kad naš direktor „udara“ po noćnom radu, kad ukida rad subotom, nedjeljom ili blagdanom on izravno svodi prometnika vlakova na onih 4100 kune bruto

ISTINE RADI

mjesečno.

Ne treba biti doktor znanosti ili nekakav financijski stručnjak od formata kako bi kontinuirano proizvodili protivljenja takvom nastojanju. Ipak je u našim očima prometnik vlakova, odnosno izvršni radnik okosnica svog funkcioniranja HŽ Infrastrukture.

Poštujemo i borimo se istom revnošću za sve naše članove i kolektivni pregovori su jedina prava prilika uspješne zaštite od neprimjerenih nasrtaja menadžera koji osim sebe ne vide ništa i nikog drugo.

piše Anto Iličić

IMPRESUM

SURADNICI

Glavni urednik
Anto Iličić

Novinari
Ante Kunčić, Branko Bašić,
Branko Marijanović, Dinko Alilović,
Dražen Drčić, Dražen Kočak,
Dražen Lijtar, Ilijia Arambašić,
Ilijan Grljić, Ivica Stojak,
Jakov Rašić, Josip Tirić,
Luka Serajlić, Mario Grbešić,
Nebojša Gojković, Nenad Katanić,
Srećo Stjepić, Tomislav Tonković.

Fotografije SPVH
Naslovica: Branko Bašić,
šef kolodvora Lupoglav

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

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



PREDBLAGDANSKA PRIČA

PISE: NaGi
FOTO: Ivica Stojak

Približava se najljepše blagdansko vrijeme tijekom kojega prorade one naše pozaspale dobrote, humanosti i suošjećanja za bližnje i one u potrebama. Ono što me muči koračajući ususret tom blagdanskom vremenu, kad je sve nekako puno svečanog tona, jest pomalo heretička ideja: pitati je li i ova godina uludo potrošena? Za saznati odgovor na ovo pitanje trebate zatvoriti oči i otvoriti srce te zamoliti nekoga pored Vas da Vam lagano i potihno čita slijedeće retke kako bi čuli svaki detalj upravo onako kako se događao:

Prije nekoliko godina današnja

Tajga odvojila se iz zagrljaja velikog i moćnog carstva i proglašila svoju samostalnost. Treba li napominjati kako ju je u krvi izborila? Za našu priču važno je istaknuti kako Tajga ima svoju malu, ubavu željeznicu. A željezница, ko željezница, ne zna za samostalnost. Procesi moraju funkcionirati, vlakovi voze i u dojučerašnju zajednicu kojoj su pripadali. Željezница se muči s istim problemima i prati i kontrolira ponašanje svojih zaposlenika. Ne da da joj uprljaju obraz tamo neki neodgovorni...

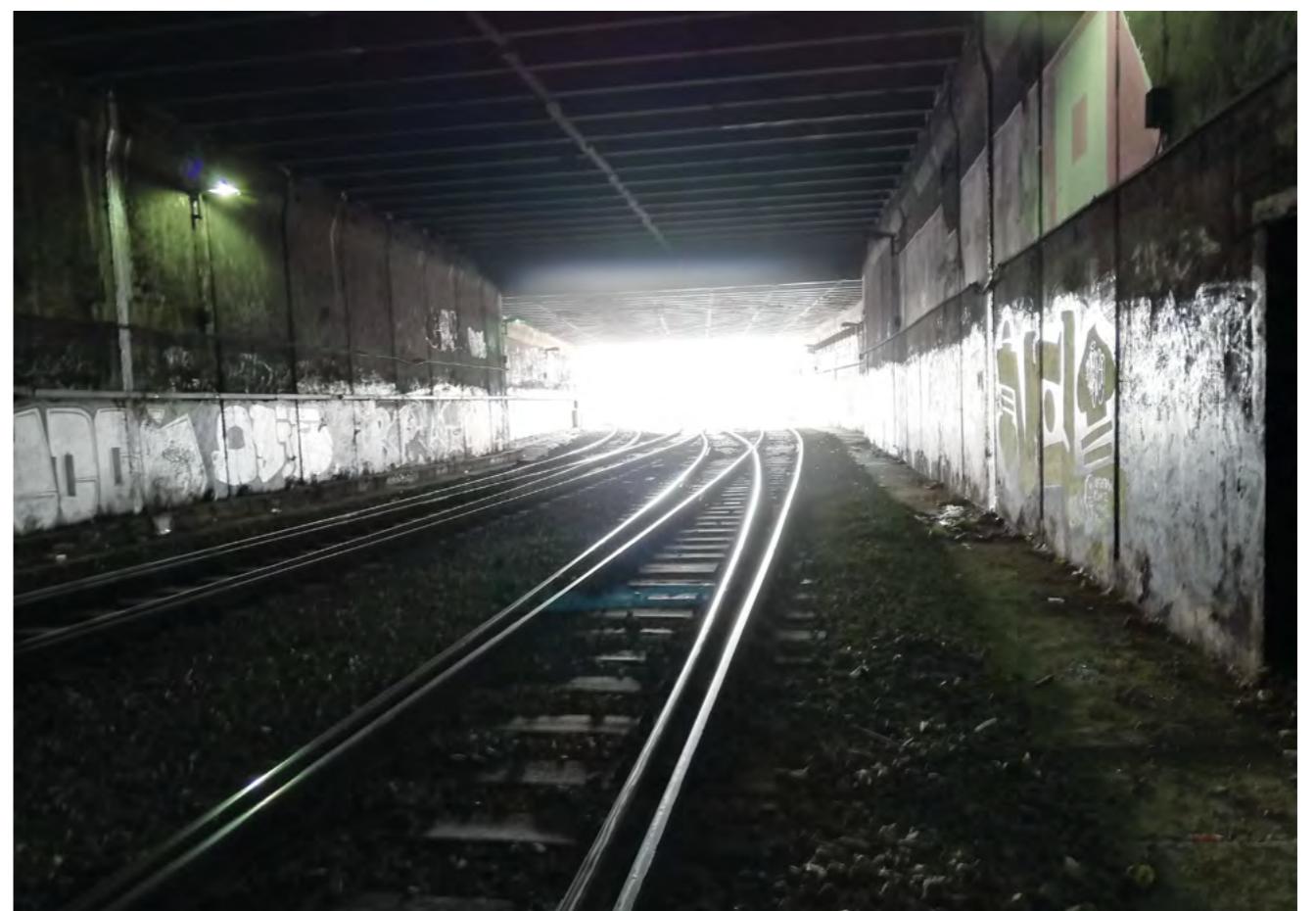
Tako onda 21. kolodvoza, ništa ne sluteći, šef kolodvora Mala Tajga, (ime i prezime poznati

redakciji) uredno dolazi na posao; strogo na vrijeme i u elegantno opeglanoj radnoj odori. Već po navici vrši redoviti pregled skretnica i kolodvorskog područja što i evidentira na oba bloka upisom u skretničarske dnevниke, dok u prometnom uredu obavlja i kontrolu rada što isto tako evidentira u prometničkom dnevniku. Negdje oko podneva dobije dojavu o šereverenju kontrolora prometne sigurnosti na malotajganskom području koji vrši kontrolu prisutnosti alkohola u organizmu i to kod svih radnika bez obzira na položaj i strančku pripadnost. Odmah se presvlači u civilnu

odjeću te odlazi u susjedni kolodvor Srednja Tajga gdje su radnici kuhalili nešto čorbasto. Negdje oko 14 sati kontrolor dolazi u kolodvor Mala Tajga te zove šefa kako bi ga alkotestirao, na što mu ovaj odgovara da on koristi slobodan dan te iz tog razloga ne bi trebao biti alkotestiran. Kontrolor pregledom već spomenutih dnevnika utvrđuje da je šef kolodvora Mala Tajga tog dana uredno obavljao svoje dužnosti te iz toga izvlači zaključak da je priča o slobodnom danu tek izlika kako ovaj ne bi bio alkotestiran. Na njegovo inzistiranje šef se podvrgava alkotestu gdje mu se nesumnjivo utvrđuje prisutnost alkohola u organizmu (0,70) nakon čega kontrolor pokreće postupak predviđen za takve slučajeve. Šef kolodvora Mala Tajga tada upotrebljava džoker ZOVI, odnosno naziva vlasnika jedine Tvornice keksa i vafel proizvoda „Slatko“ i lokalnog nogometnog kluba „Tajfun“ iz Donje Tajge, trećeligaša čiji direktor je upravo šef Male Tajge koji taj posao obavlja volonterski za tričavih 10.000,00 tajganskih žireva mjesečno. Vlasnik keksare i nogometnog kluba je u Republici Tajga poznat kao mecena raznih udruga i stranaka, a uvijek je emotivno vezan za one koji su na vlasti. On tada naziva skoljka regije Velika Tajga, inače svog jako dobrog prijatelja. Skoljko onda naziva ministra prometa, ovaj predsjednika željezničke

Upave i gle čuda, već sutradan svi čelnici kako regionalne jedinice regije Velika Tajga, tako i Prometnih poslova i Uprave, jednoglasno donose zaključak kako je šef Male Tajge bez ikakve sumnje 21. kolovoza koristio slobodan dan. Naravno, kako cijelo područje regije Velika Tajga zna stvarnu istinu, ekipa iz lokalnog lažljivog udruženja „Do svidanija“ pokreće priču o svojim nadnaravnim moćima prikazujući ovaj slučaj kao svoju rutinsku akciju. Ostalo je povijest...

Ah, priča ko priča, često nas neki detalji nukaju na zaključak kako bi se sve ovo moglo događati i tu, kod nas...





PROMETNIK U DUŠI

RAZGOVARAO: Josip Tirić

FOTO: Josip Tirić

Branko Bašić rođen je 1960. godine u Pazinu a živi i radi u Lupoglavlju. Završio je srednju željezničku prometno transportnu školu u Mariboru (tri godine) a zadnju, četvrту godinu nastavio je u Ljubljani. Po završetku školovanja odmah je raspoređen za prometnika vlakova u kolodvor Lupoglavlje gdje je u listopadu 1978. godine položio pripravnički te odlazi na redovito služenje vojnog roka. Nakon odsluženja vojnog roka nastavlja raditi u Lupoglavlju do rujna 1998. godine. Tada je zatražio premještaj u Kršan jer se tamo nisu radile noćne smjene. Rekli bi mlado - ludo ... U Kršanu radi oko godinu i pol, ženi se i ta okolnost bila je podloga za povratak bliže kući. Slijedi tri godine Buzeta, i onda opet u Lupoglavlje, gdje je do danas. U Lupoglavlju je radio kao prometnik vlakova do 2016. godine kad je tadašnji šef kolodvora otišao u mirovinu. Tih dana kolega Branko dobiva privremeni raspored za šefa kolodvora, a nakon nekog vremena i ugovor o radu za to radno mjesto. U svakoj prilici ističe kako je u duši i dalje prometnik vlakova.

Sjećate li se glavnog poticaja za vaš dolazak na željeznicu?

To je bilo više kao potreba, jer je željezница u ono vrijeme davala stipendiju i sigurno zaposlenje. Tada se iz ovih krajeva obično odlazilo u Ljubljano u ŽEKŠ (Željeznička elektro kovinarska škola) za dizel i elektro mehaničare. To me nije zanimalo, nego su mi ponudili prometnu školu u Mariboru, pa sam ja jedini išao u

prometnu školu iz moje generacije. Bilo je dosta mojih kolega iz osnovne škole koji su išli u Ljubljano u željezničku školu ŽEKS, ali ja nisam htio jer mi se nije sviđalo. Ja sam išao u prometnu i nisam pogriješio. Poslije sam ovaj posao zavolio i to znam raditi (barem mislim da znam).

Što Vas se najviše dojmilo i ostalo u sjećanju iz onih dana kada ste došli na željeznicu?

Mene se u ono vrijeme dojmilo opće znanje, jer kada usporedim s današnjim to je ogromna razlika. Ja sam od Maribora do Lupoglavlja vikendom išao doma i visio sam na prozorima vlakova i znao sam svaki signal na svakom kolodvoru gdje je ugrađen, na cijeloj trasi. Čim sam krenuo u školu i počeo učiti signale i signalne oznake s užitkom sam pratilo kako to izgleda u praksi na licu mjesta i onda sam točno znao što to znači, kako izgleda i čemu služi. Takvo je bilo vrijeme i zanimalo me sve o željeznicama, kako i dan danas, samo onda na jedan drugačiji način. S užitkom sam išao na posao, a nekada je bilo puno posla i kada sve napravim kako treba, onda sam bio sretan kada smjena završio bez problema. Ne daj bože da je danas tako, ne znam kako bi se neki snašli. Kada je moderniziran kolodvor Lupoglavlje s elektromehaničkog osiguranja s dva skretničara prešlo se na elektrorelejni blok uređaj, to je bio izazov i posebni doživljaj i užitak manevrirati sam bez ikoga i bez potrebe da se zove skretničara za postavu puta vožnje ili da se zaustavi manevru i zaključa skretnice.

Koji Vam je bio najteži period u radnom životu ili što je ostalo najviše gorkog okusa i kako ste uspjeli pobijediti ga odnosno kako se sa time još uvijek nosite?

Najteži period u mom radnom vijeku je bio kada su nam promijenili radno

vrijeme i uveli prekid rada kolodvora s nastupom u 4 sata u jutro, s tim se najteže bilo nositi kako meni tako i ostalim kolegama. To je bio šok za organizam pa su počeli i bolesti i sve ostalo. S prekidom radnog vremena počeo je i prekid ravne crte u zdravstvenom kartonu, počele su iskakati vijuge od šećera, tlaka, vida i sve ostale nus pojave koje su povezane s tim bolestima. Nakon 35 godina kada promijenite bioritam nemoguće je narediti mozgu da odmori tijelo do 4 sata ujutro. Na žalost tako je kako je. To je bio jedan od osnovnih razloga zbog kojeg sam išao za šefu kolodvora, ne zato što mi se išlo, nego da prekinem agoniju što mi se teško bilo pomiriti s time da se dižem u 3:30 i u 4 sata počinjem s radom a završavam u 22:30. Sada kao šef kada vidim prometnika vlakova kako zijeva u 9-10 sati, potpuno ga razumijem jer znam da se isti digao u 3 sata po noći i počeo raditi od 4 sata, tako da je do 7 sati već odradio pola smjene. Bez obzira kada se ide spavati tijelo se ne stigne odmoriti za drugi dan, i kada ide leći sama pomisao da se mora dići u 3 sata od same pomisli je već pod stresom i ne može niti zaspasti a kamoli se na spavati. Od same činjenice da budilicu navija na 3-3:30 pogotovo kada se radi o polaznom kolodvoru gdje nema susjednog kolodvora a koji te može probudit. jednostavno ne smiješ zaspasti odnosno prespavati. Mora se doći na vrijeme, pregledat kolodvor prebaciti garnituru s prvog na otpremni kolosijek i nakon pripremnih radnji otpremiti vlak.

Koliko sadašnji posao čini sretnim i zadovoljnim.

Posao je drugačiji i bitno se razlikuje od onoga kojeg sam prije radio, ali pokušavam ga obavljat najbolje što mogu i dokle god ga budem radio, radit će tako. Za to sam plaćen i moram raditi kako je propisano da

radi šef kolodvora, ali još jednom ču reći, ja sam u duši prometnik.

Kako gledate na činjenicu ukidanja teretnog prijevoza na području Istre. Tužno i žalosno. Do toga nikada nije trebalo doći i mislim da je tu pitanje samo dobrog gospodara. Da ne govorim za prugu Lupoglav - Raša koja je zatvorena već 11 godina a luka u Bršici radi punim kapacitetom. Sve se vozi kamionima a pruga je zatvorena i propada. Kad gledamo HŽ, jedine dvije pruge koje su izgrađene nakon 1945. godine su Knin - Zadar i Lupoglav - Raša. Obje su recimo zatvorene odnosno po njima se ništa ne vozi. Ta je pruga rađena pedesetih godina dobrovoljno pod prisilom i meni je mama radila na izgradnji te pruge a sada sve propada. Da je dobar gospodar sigurno bi i to radilo, vjerojatno otežano jer Istra nema direktnu željezničku vezu s ostatom Hrvatske, pa bi vjerojatno bilo limitiranja preko Slovenije na način da oni prvo izvezu svoje vlakove iz Kopra, ali opet bi nešto išlo za razliku od ovoga sada kada ne vozi ništa. Ovako sve propada lančano, na način kada nema vlakova onda nema noćnog rada, pa kada nema noćnog rada tamo nema nikoga u kolodvorima i onda se događaju krađe i devastacije zgrada. Još mi je najteže što sam ja šef i za Rašu pa znam sve iz prve ruke.

Kakva je situacija s radnim uvjetima u kolodvoru Lupoglav i ostalim kolodvorima koji su Vam podređeni. To je prilično dobro, neću previše hvaliti ali u kolodvoru Lupoglav je napravljen peron i asfaltiran je kolodvorski plato. Okoliš održavamo sami kao i sitne popravke i pituranja. Jedan od problema je što nam krov prokišnjava. To su HŽ Nekretnine obećale riješiti, nekoliko puta su uzimali mjere ali još nisu riješili.

Možda je to cilj da ga ostvarite prije odlaska u mirovinu.

To je teško ostvarivo, prije da ču ostvariti putovanje transsibirskom željeznicom nego da će se krov popraviti.

Kakva je situacija sa službenom obućom i odjećom, dali radnici prigovaraju na istu.

Nema baš nekih prigovora na rokove isporuke, zna biti primjedbi na mjeru a radnike treba pohvaliti da su odgovorni i čuvaju svoju robu kao i uređaje i opremu u kolodvorima, od stolica i svega ostalog.

Sigurnost na željeznički je iznad svih drugih priča i argumenata. Imaju li neki željeznički događaji utjecaja na Vaše zdravlje i na privatni život?

Tu se moram pohvaliti, da cijeli radni vijek nikada nisam imao niti jedan izvanredni događaj, niti jedan manji incident ni presjek skretnice i ništa drugo nije se dogodio u mojoj smjeni.

Pa kako set onda Vi postali šef? Na željeznički obično znaju reći kada napraviš karambol onda te postave za šefa.... Vi onda nemate dovoljno iskustva pa kako će te razumjeti radnika kada mu se to dogodi???

Hvala Bogu.

Kako gledate na razvoj željeznice u RH?

Meni ovo ne miriši na dobro, dok ne bude ravničarske pruge Rijeka - Zagreb neće biti ni željeznice na zelenoj grani. Sve polazi iz neke luke, mi svojih proizvoda koje bi prevozili nemamo a za tranzit bez ravničarske pruge nemamo izgleda, to su još govorili u ono doba kada sam ja išao u školu prije 40 godina. Nezadovoljan u smislu kada vidim koliko smo bili napredniji dok smo bili pod Slovenijom u odnosu na sada. Evo samo za usporedbu 1978. godine vlak Arena ekspres iz Pule do Lupoglava vozio je 70 minuta, a danas nakon 40 godina, vlak iste garniture vozi istu relaciju za 90 minuta. Eto možemo reći da se za 40 godina vozno vrijeme povećalo samo 20 minuta. Nije ni puno, ljudi idu naprijed, idu na mjesec a mi usporavamo.

Prva stvar s kojom se ne mogu nositi ni dan danas je otazivanje putničkih vlakova. To mi je nepoumljivo iako su oni prijevoznik Putnički prijevoz, meni to još uvijek ne ide u glavu da netko



može otazati putnički vlak bez obzira na razlog. Nekada se moglo dogoditi da vlak kasni zbog izvanrednog događaja ali da se otkaže vlak i uopće ne vozi odnosno da se otakazuju vlakovi koji imaju svoj vozni red po kojem bi morali voziti to mi je nepoumljivo.

Pored toga što ste šef kolodvora Vi ste i sindikalni povjerenik. Kako ste se odlučili za sindikalnu aktivnost?

Sindikalni povjerenik sam postao prije nego što sam postao šef kolodvora. Mene zanima red rad i disciplina. Prvo treba sve napraviti pa onda tražiti nešto. Moje mišljenje je da sindikat trebaštiti radnika a ne neradnika.

Počeli su kolektivni pregovori za novi KU. Imate li neka posebna očekivanja? Ima li područja koja želite da se poprave na bolje?

Izvršni radnici prometnih poslova su premalo plaćenu u usporedbi sa drugim zanimanjima iste ili slične stručne spreme i s opravdanjem mogu reći da su nezadovoljni bez obzira na otežane uvjete i dodatke, jer plaća nije rasla 12 godina, a i da je išla gore opet je mala. Tu su i SS tehničari koji imaju sve više posla. Nakon modernizacije sve je više uređaja na željezničkim cestovnim prijelazima koji se kvare i gdje je sve više posla i više odgovornosti a na kraju mjeseca je malo novaca.

Da možete promijeniti neku stvar na poslu što biste promijenili?

Uh, puno toga. Treba nam kućni majstor na željeznički. To je zanimanje koje je ukinuto i nema ga, ali bi bilo najisplativije za poduzeće. Imali bi mogućnost obaviti sitne popravke u najkraćem vremenu.

Obzirom da ste Vi svjetski putnik po raznim destinacijama i ljubitelj željeznice i putovanja željeznicom, koliko ste zemalja proputovali ili gdje niste bili.

Od Kadiza na jugu Španjolske do Kaunasa u Litvi sam proputovao vlakom. Bio sam i na Alpskim željeznicama u Švicarskoj na 3600 m nadmorske visine, što je najviša

željeznička točka u Europi, upravljana željeznicom Jungfrau (mlada djevojka). Vozio sam se Berlinija ekspres alpskom željeznicom iz Švicarske za Italiju na 220 metara nadmorske visine. To mi je jedna od najljepših pruga na svijetu. A cilj mi je da obidem cijelu sjevernu zemaljsku putotku na tračnicama. Zemalja je ostalo malo ali kilometara puno. To je putovanje transsibirskom željeznicom preko Bjelorusije i cijela Rusija. Samo dvoje zemlje a oko 10 000 km da dođem do Vladivostoka. Taj dio što mi je ostao da proputujem ovisi o društvu jer ovaj dio što sam putovao po Europi većinom sam putovao sam a tamo se ne bih upustio sam. Prevelika je to avantura i izazov uputiti se sam na tako putovanje. To je predugo putovanje i vremenski i po udaljenosti.

Čime ispunjavate slobodno vrijeme, imate li kakav hobi?

Slobodnog vremena nemam. Ako ulovim malo slobodnog vremena napravim mali dir s ruksakom i na neko malo putovanje.

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

Uh, ima ih brdo ali neću ih stići obaviti jer je život prekratak. Jedna od neispunjene želje je voziti paraglajder.

Mi imamo kolegu Tonkovića koji je iskusni letač paraglajderom, mogao bi priskočiti u pomoć da organiziramo nešto kao ispunji mi želju.

Ne, ja to želim napraviti sam, ali u ovim godinama nije baš pametno da to idem raditi sam. Kad sam bio mlađi to mi je bila želja, jer adrenalina nikad dosta. Vremenom te želje blijede ali ostaju kao neispunjene i neostvarene. U mladosti sam imao želju i za motorom, ali to sam ispunio i to mi je preraslo u posao, jer smo obiteljski vezani za Enduro motore i to više nije hobi nego je sada posao.

Što su to Enduro motori?

To su posebni motori težine oko 110 kg za testiranje ljudske izdržljivosti, konstruirani za vožnju po neravnom i

teškom terenu.

Iza sebe imate zanimljivo razdoblje života s uspješnim sportskim rezultatima. O čemu se radi?

Igraо sam boće, 15 godina u prvoj ligi, od 1990.-2005. Imali smo dobre rezultate, dva puta smo osvajali kup Hrvatske, prvak hrvatske u nekoliko klupske i pojedinačnih disciplina koje se igraju boćama. Igraо sam i za TRIO Buzet s kojim sam osvojio kup Europe. Tu je zanimljivo napomenuti da smo ostvarili 68 pobjeda u nizu, odnosno 4 godine bez poraza. Igraо sam 9 godina u PPK Puris iz Pazina. Igraо sam i košarku za Guinnessovu knjigu rekorda. Kada sam bio u školi u Ljubljani 1977. godine bila je utakmica policijske škole protiv željezničke. Igrali smo 31 sat bez prestanka. Počeli smo u petak u 15 sati i završili u subotu u 23 sata. Odigrali smo 31 sat bez prestanka i osvojili Guinnessov rekord, ali smo izgubili 16 koševa razlike. To je bilo



za plakati, nakon 31 sat razlika 16 koševa je ništa. To je kao skok u dalja kada izgubite za 2 cm.

Jeste li dobili kakvu nagradu za to?

U to vrijeme nije bilo ništa posebno, vodili su nas na neki izlet u Bled.

Razmišljate li o mirovin?

Čim prije. Imam 42 godine radnog staža i 59 godina života, ubrzo i 60. Za pet mjeseci ću imati ispunjene uvjete za mirovinu.

Kakvi su planovi aktivnosti u mirovini?

Posvetiti se sam sebi. Vrijeme je da se nakon 42 godine na željeznicu posvetim malo i sebi. Pored toga imam i nešto posebno u planu, a to je da ću si kupiti magarca.

Pa zašto magarca, što će te s njim?

Zato jer ja dobro znam ja kakav je život magarca. A možda si kupim i barku, jedino mi je problem vez.

Kako to odjednom želja za barkom? Lupoglav nije baš na moru i niste baš vezani za more.

Pa probat ću se vezati. Dosta sam bio vezan za željeznicu na čvrstom terenu sada bih volio probati malo i mokrog terena na vodi.

Moram istaknuti moju obitelj koja me podržavala, imala razumijevanja i strpljenja za sve moje aktivnosti pogotovo dok sam igraо boće. To su bila velika odricanja i dosta se osjetilo izbjivanje od obitelji. Nije me bilo doma po par dana, stalno sam bio negdje na treningu ili na putu zbog utakmica. Sada je to prošlost i lagano se pripremam za mirovinu. Imam jednu unuku, pa se sada zabavljam s njom i umjesto boća igram trampolin. **Poruka kolegama za kraj ovog razgovora?**

Neka svi rade po propisima kako bi štitili sebe i sve oko sebe.

ŽELJEZNIČKA PRUGA ZABOK ĐURMANEC

PIŠE: Milan Kovačić
FOTO: Milan Kovačić



Željeznička pruga Zabok Krapina Đurmanec i dalje do državne granice sa Slovenijom jednokolosječna je lokalna pruga duljine 27 km. Pruga se odvaja u kolodvoru Zabok od regionalne pruge Zaprešić Zabok Varaždin. Dionica pruge Zabok Krapina u prometu je od 1886. godine, a dionica Krapina Đurmanec granica sa Slovenijom od 1930. Godine. Područje Županije krapinsko-zagorske vrlo je rano, već šezdesetih godina devetnaestog stoljeća, bilo okruženo prugama magistralnoga značaja. Unatoč tomu izgradnja pruge željezničkih pruga unutar područja te županije i njihovo priključivanje na mrežu državnih magistralnih pruga počeli su se ostvarivati tridesetak godina poslije, i to u sklopu izgradnje takozvanih vicinalnih pruga, ili ti pruga mjesnoga značaja. Od tada do danas na tom su području izgrađene sljedeće četiri pruge: pruga Zaprešić-

Zabok-Čakovec s pružnim odvojkom prema Krapini i Đurmancu i dalje Rogatec u susjednoj Sloveniji, pruga Zabok-Gornja Stubica i pruga Savski Marof-Kumrovec. Ovih dana obilaskom kolodvora naše područnice posjetili smo pogranični kolodvor Đurmanec koji se nalazi na sjeverozapadu Krapinsko-zagorske županije. Kolodvor je jedini na kojega sada dolaze vlakovi. Ostale kolodvore sada posjećuju samo autobusi zbog radova na modernizaciji i elektrifikaciji pruge Zaprešić Zabok. U kolodvor Zabok sada ne može doći ni jedno šinsko vozilo. Kolodvor Đurmanec osiguran je samo prilaznim signalima, ako se to može nazvati osiguranjem. U ovaj kolodvor sada dolaze samo vlakovi iz pravca Republike Slovenije. Ovdje smo zatekli na dužnosti prometnicu vlakova Mariju Kranjčec i skretničara Mario Leljak. Oni su nas ugodno primili te smo popričali

DA SE NIKAD VIŠE NE PONOVI

RAZGOVARAO: Anto Iličić
FOTO: Anto Iličić

Željko Markulin rođen je 21. travnja 1970. u Novskoj, no gotovo cijeli život živi u Lipovljanim; tamo je išao u osnovnu školu, nakon koje je upisao srednju školu za tehničara strojarstva i brodogradnje. Negdje oko pola školovanja ukazala mu se prilika nastaviti obrazovanje uz ugovor o zapošljavanju nakon završetka škole na željeznicu. Željko je tu priliku prihvatio, prebacio se u Željezničko-tehničku školu u Zagrebu. 1989. godine, po završetku škole, počinje raditi. Nakon par mjeseci odlazi u JNA. Iz vojske se vraća početkom 1990. na svoje radno mjesto na kojem radi do početka Domovinskog rata.

Kao dragovoljac, u lipnju 1991., uključuje se u obranu Domovine.

U ratu je proveo oko četiri godine, s prekidom u vrijeme primirja i dolaska UNPROFOR-a (1992.). Tad se vratio među civile

da bi se 1994. ponovno uključio u svoju postrojbu jer je postalo jasno da se mirnim putem stanje u okupiranoj Hrvatskoj neće razriješiti. Bio je član Specijalne jedinice policije „RIS“ Kutina i ostao je među njima sve do 1997. Te godine vratio se trajno na željeznicu i počeo raditi kao prometnik vlakova na Glavnem Kolodvoru u Zagrebu. Zadnje tri godine kolega Željko radi kao pomoćnik šefa kolodvora.

Da li ti je obitelj na bilo kakav način vezana za željeznicu?

Nije. Brat i ja smo prvi željezničari u obitelji. Neki daljnji rođaci su bili ali uža obitelj nije bila vezena za

željeznicu.

Koliko znam krenuo si nekim drugim smjerom i onda se desio preokret i završio si na željeznicu?

Tako je. Na nagovor jednog rođaka koji je bio na željeznicu dogodio se zaokret. Za onoga tko je radio na željeznicu govorilo se da ima siguran posao, u školu se išlo isključivo preko ugovora, a po završetku školovanja odmah se počinjalo raditi.

Svima nama željeznički ti počeci su ostali u sjećanju. Što vi najviše pamtite iz tog vremena?

Ne mogu sada izdvajiti nešto posebno. Počeo sam kao vlakovoda na Glavnem kolodvoru, to sam radio neko kraće vrijeme, onda sam otisao u rat a nakon rata



BROJ 94 studeni 2019.

ŽELJKO MARKULIN
pomoćnik šefa kolodvora Zagreb GK





sam završio prekvalifikaciju za prometnika vlakova. Stažirao sam u Sesvetama i od 1997. opet sam na Glavnom kolodvoru.

Spomenuo si da si bio dragovoljac. Što te potaklo da se dragovoljno javiš u obranu?

Prvenstveno je to ljubav prema Domovini. Bila je napadnuta i osjećao sam dužnost da se uključim u obranu. Takva je bila misao kod svih dragovoljaca, nitko nas nije morao pozivati.

U tim prvim danima, većina je neiskusna, događaju se stvari koje se urezaju u sjećanje. Ima li iz tog razdoblja nešto šta je tebi posebno ostalo u sjećanju?

Možda je to prvo raketiranje Novske preko VBR-a. Nismo znali šta je to, odjednom je počelo tutnjati, svi smo se zavukli pod samohotku a jedan kolega je pitao: „Šta je to?“ Rekoh: „VBR.“ - „Kako znaš?“ - „A šta će drugo biti!“ Onda smo se još bolje zavukli pod naš oklopniak! Inače, Ratni put sam započeo na Banovini, Hrvatska Dubica i Kostajnica, nakon toga sam otisao na Novljansko ratište, prema Okučanima, Lipiku i taj dio.

Osim tog početnog vatrenog krštenja ima li neki događaj koji je posebno ostao u pamćenju tijekom ratnog puta?

Na žalost, mogu reći da je to onaj osjećaj kada sam saznao da mi je poginuo pravi prijatelj iz Novske, Željko Jakubek. Vijest sam čuo preko tranzistora, na položaju... To mi je ostalo duboko u sjećanju jer smo postali svjesni da su ljudi počeli ginuti.

Divim se i podržavam braniteljsko jedinstvo. Kakvi su Vaši odnosi s ljudima s kojima ste bili u ratu, jesu li se stvorile



neke posebne veze sa suborcima, jesu li te veze drugačije od onih prijateljstava prije rata?

Mi smo tada bili kao braća, sve smo dijelili, i položaje i hranu i sve što je postojalo. Takvo jedinstvo među muškarcima se može jedino u ratu dogoditi. Nakon rata ostali smo povezani, susrećemo se, najčešće pričamo o ratnim anegdotama i ne spominjemo ružne događaje.

Osim dobrih stvari jasno je da postoje i problemi kod branitelja. Imate li ideju kako bi se moglo braniteljima učinkovitije pomoći da žive svoj život u miru bez stresova koje je rat ugradio u njih? Ja imam sreću pa imam dobar posao a čovjek kada ima dobar posao onda ni nema puno problema. Stvar je u onim braniteljima koji nisu zaposleni, tada imaju puno problema. Što se tiče mene problema nema.

Ima li puno branitelja koji su bez posla, koji su ostavljeni da se sami brinu o sebi?

Koliko znam i nema baš. Od mojih suboraca neki su zbrinuti mirovinama, neki rade, neki su otišli van. Nema ih puno nezaposlenih.

Nakon rata vratili ste se odmah na željeznicu ili ...? Jesi li se ikada pokajao šta si se vratio na željeznicu?

Ne, nisam se pokajao. Nikada. Meni je ovdje dobro.

Je li bilo teško uključiti se u običan život nakon povratka iz rata?

Priznajem, bilo je prilično teško. U početku sam bio živčan, trebalo mi je vremena da se samo malo smirim. Kad se vratiš s ratišta pa vidiš da su neki zauzeli neka

mesta a nisu bili nigdje, to jako utječe na branitelje, boli...

Željko, mlade generacije sve manje znaju o Domovinskom ratu i o braniteljima. Imaš li ti neku preporuku kako bi se te stvariočuvale, ostale zabilježene kako bi novi naraštaji znali koliko je bilo uloženo da bi ova Hrvatska opće postala i opstala?

Ne, nemam baš nikakvih strahova. Nije u životu nikada ništa sigurno ali mislim da je sigurnost što se tiče posla prilično velika.

Imaš li neke snove izvan željeznicice koji nisu ispunjeni, koji još čekaju da se realiziraju? Nemam. Imam troje djece koja su odškolovana, zaposlena, materijalno situirana. Imam i unuku od pet mjeseci i to mi je skoro svakodnevna zabava i obaveza. To je prva unuka ali možda ih bude i još!

Razmišljaš li o mirovini?

Dok Bog daje zdravlja ne želim razmišljati o mirovini. Da sam htio mogao sam biti u mirovini ali u rat nisam išao zbog toga.

Imaš li neku poruku željezničarima za kraj ovog razgovora?

Samo treba vjerovati i sve će se ostvariti!



dr. sc. Danijel Nestić

znanstveni savjetnik u trajnom zvanju

dr. sc. Danijel Nesić,

znanstveni savjetnik u trajnom zvanju

Ekonomski institut u Zagrebu

O MIROVINSKOJ REFORMI

Vlada RH je dugo govorila kako je cjelovita mirovinska reforma s provedbom počela 1.siječnja 2019.godine i obuhvatila je šest zakona: Zakon o mirovinskom osiguranju, Zakon o stažu osiguranja s povećanim trajanjem, Zakon o obveznim mirovinskim fondovima, Zakon o dobrovoljnim mirovinskim fondovima, Zakon o mirovinskim osiguravajućim društvima i Zakon o dodatku na mirovine ostvarene prema Zakonu o mirovinskom osiguranju.

Podsjetimo se kako se postojeći mirovinski sustav zasniva na tri stupa: prvog stupa ili obveznog mirovinskog osiguranja na temelju generacijske solidarnosti, drugog stupa ili obveznog mirovinskog osiguranja na temelju individualne kapitalizirane štednje i trećeg stupa ili dobrovoljnog mirovinskog osiguranja na temelju individualne kapitalizirane štednje. Prvi mirovinski stup je obvezno mirovinsko osiguranje organizirano prema načelu uplate utvrđenih doprinosa u iznosu od 15% i utemeljeno je na međugeneracijskoj solidarnosti. Drugi mirovinski stup je obvezno mirovinsko osiguranje na temelju individualne kapitalizirane štednje te je organiziran prema načelu utvrđenih doprinosa u iznosu od 5% koji se uplaćuju u obvezne mirovinske fondove. Treći mirovinski stup je dobrovoljno mirovinsko osiguranje koje umirovljenik uplaćuje prema vlastitom izboru.

Za bolje sagledavanje mirovinske reforme zamolili smo za razgovor dr. sc. Danijela Nesića znanstvenog savjetnika u trajnom zvanju na Ekonomskom institutu u Zagrebu.

RAZGOVARAO: Anto Iličić
FOTO: Anto Iličić

Ima li Hrvatska dobar, odnosno odgovarajući mirovinski sustav?

Moglo bi se reći da Hrvatska ima dobar mirovinski sustav. Možda će ovakav stav začuditi ako znamo koliko su nam mirovine niske, a ni perspektive za budući rast mirovine nisu optimistične. No, pod dobrim

mislom na opći ustroj sustava na tri stupa, prvi javni na temelju međugeneracijske solidarnosti, drugi obvezni stup kapitalizirane štednje i treći dobrovoljni stup. Mislim i na neka temeljna pravila za ostvarivanje mirovine u svakom od tih dijelova sustava. No, ono što nije

dobro jesu „detalji“, pojedinačni elementi sustava koji ne vode prema većim mirovinama u budućnosti. I jako puno izvansustavnih elemenata, poput mirovina prema posebnim propisima koji onda izvana nagrizaju opći sustav. Tu bi se moglo slobodno reći da je „vrag

u detaljima“ i upravo s njima naš sustav ima najviše problema.

Ali često možemo pročitati kako je naš mirovinski sustav već sada neadekvatan u usporedbi s mirovinskim sustavima EU i da nije održiv

Glavni problem su niske mirovine za one koji su dugo radili i imaju pravo očekivati pristojne mirovine. U tom smislu imamo puno pravo reći da takav sustav nije adekvatan.

No, ako razdvojimo sustav kao temeljni okvir, od sustava kao zbroja pojedinačnih odredbi i pravila, onda mislim da sustav kao okvir nije problem. Drugim riječima, ako želimo u budućnosti imati veće mirovine i to mirovine koje neće biti problem za državni proračun, onda nam ne trebaju revolucija i korjenite promjene već dovoljno razuma za podešavanje pojedinih elemenata sustava. Ne treba na

primjer, uništavati drugi stup kako neki predlažu, već ga unaprjeđivati i jačati. Ne treba unositi veća prava i privilegije za one koji svojim radom i uplatama u sustav to nisu zaslužili već osigurati pristojnu mirovinu za sve one koji su dugo radili i uredno uplaćivali doprinose. Umjesto sadašnjeg motiviranja ranog odlaska u mirovinu, treba poticati duži radni staž i kasniji odlazak u mirovinu.

U Hrvatskoj imamo dvije značajne komponente koje utječu na visinu mirovina: nizak stupanj razvoja i relativno mali broj zaposlenih. Zbog toga i imamo neadekvatne mirovine. Ima li načina da naši umirovljenici dođu do većih mirovina?

Ima. Ali tu prije svega mislim na buduće mirovine sadašnjih radnika, premda i za sadašnje umirovljenike postoje načini da se poveća kupovna

moć njihovih mirovina, prvenstveno povoljnijom indeksacijom. Treba znati da su dosadašnje mirovine ostvarene su uz relativno kratki radni staž, u prosjeku 30 godina. Želimo li veće buduće mirovine morat ćemo raditi duže. Zbog relativnom malog broj zaposlenih u odnosu na broj umirovljenika morat ćemo vjerojatno povećati i stopu doprinosa. Drugi stup ima potencijal da osigura veće mirovine u budućnosti, ali i on je sada suočen s izazovima niskih prilosa na tržištu kapitala, pa će i u takvoj situaciji trebati vidjeti gdje ima prostora za unaprjeđenje. Općenito morat ćemo stimulirati i ostvariti duži rad i veće uplate, a to je ključ za veće mirovine.

Nejasna je dobitna uloga II. mirovinskog stupa glede visine mirovine. Jesu li osiguranici koji koriste i I. i II. mirovinski stup na



neki način izigrani od države?
 Ne bih rekao da su izigrani. Prema sadašnjim propisima, oni će dobiti najmanje onoliku mirovinu koliko bi dobili da nisu štedjeli u drugom stupu. Točnije, u trenutku umirovljenja oni se mogu „vratiti“ u prvi stup i uzeti mirovinu koja bi im pripala da su bili osigurani samo u prvom stupu. Znači ne mogu proći lošije od dosadašnjih umirovljenika. No oni mogu izabrati i mješovitu mirovinu, onu koju bi dobili iz prvog i drugog stupa, ako izračuni pokažu da im je ona povoljnija i onda su na dobitku. Prvi podaci pokazuju da se oko polovice novih umirovljenika, oni koji su bili osigurani i u drugom stupu, odlučuje za mješovitu mirovinu. Znači, oni imaju vidljive koristi od štednje u drugom stupu. Ne treba zaborati ni to da većina takvih novih umirovljenika ima pravo na jednokratnu isplatu 15% ušteđenih sredstava iz drugog stupa u trenutku umirovljenja i oni su to pravo iskoristili kao neki oblik otpremnine nakon radnog vijeka, odnosno dobrodošlice u umirovljeničku populaciju. Bilo kako bilo, za dobar dio novih umirovljenika drugi stup se isplatio, a nitko nije prošao lošije. Možda su naša očekivanja na početku uvođenja drugog stupa bila puno veća, možda nerealno velika, ali sadašnji prinosi drugog stupa i koristi za umirovljenike u obliku mirovine mogu se ocijeniti pristojnima. Ne treba zaboraviti da umirovljenici koji izaberu mješovitu mirovinu za vrijeme osiguranja u drugom stupu nemaju pravo na puni dodatak na mirovinu koja se isplaćuje iz prvog stupa od 27%, već na 22,5% i to je jedan od razloga zašto je dvostupna mirovina ipak nešto manja nego što bi mogla biti.

Puno se pričalo o tom dodatku od 27%, prije su na njega imale pravo osobe koje su bile osigurate samo u I. mirovinskom stupu, o čemu se tu zapravo radi?

Sredinom 2000-tih se primjetilo da su nove mirovine bitno manje od starih. Jedan od razloga je bila mirovinska formula kod koje su se ranije kod izračuna mirovine uzimale u obzir plaće u 10 najpovoljnijih uzastopnih godina, a po novom su u izračun ulazile plaće u cijelom radnom vijeku, što je bilo nepovoljnije. Kao kompenzaciju za produžavanje obračunskog razdoblja, krajem 2007. je odlučeno da se sve nove mirovine uvećaju za određeni postotak, od 4% do 27%, u ovisnosti o godini umirovljenja, a od 2010. nadalje taj postotak iznosi 27%. To je dijelom bila i predizborna kalkulacija tadašnjeg premijera Sanadera, koja je sada postala sastavni dio mirovine. Pritom je, sasvim neopravданo, bilo propisano da oni osigurani u drugom stupu nemaju pravo na takav dodatak premda su prije 2002. godine uplaćivali u prvi stup puni iznos, jednako kao i oni osigurani samo u prvom stupu, a nakon toga tri četvrine svojih doprinosa u prvi stup. Takav je tretman dodatka bio glavni razlog zašto su prve dvostupne mirovine bile bitno manje od jednostupnih. A treba znati da su svi oni rođeni 1962. i kasnije bili obavezno, po sili zakona, osigurani u oba mirovinska stupa i stoga ne svojom krivicom dovedeni u neravnopravan položaj. Reformam iz 2018. godine pravo na dodatak je prošireno na sve, i to je dobro, ali nelogičnost da je ta stopa zapravo manja (22,5% umjesto 27%) za one koji primaju mješovitu mirovinu za onaj dio mirovine iz prvog stupa temeljem staža osiguranja nakon 2002.

Sve očitije je kako će demografske promjene probleme oko mirovinskog sustava u budućnosti dodatno zaoštiti?

Hoće. Znači da će biti manje radnika i više umirovljenika. Dodatno,



umirovljenici će sve duže živjeti. A kako se mirovine u prvom stupu izravno financiraju uplatama doprinosu radnika, to znači da će biti manje sredstava prikupljenih doprinosima s obzirom na potrebne rashode za mirovinu. No, zato je nužno napraviti ozbiljne prilagodbe kako bi se izbjeglo da se sve više i više novaca za mirovine mora izvlačiti iz proračuna. Tu se prije svega radi o produžavanju radnog vijeka. S druge strane, drugi stup kapitalizirane štednje je u pravilu manje osjetljiv na demografske promjene, pa će već njegovo sadašnje postojanje ublažiti probleme u budućnosti, a ako se odlučimo dodatno ga ojačati, on će pomoći da buduće mirovine ne padnu pod teretom negativnih demografskih trendova.

Okrenimo se izmjenama radno-mirovinskih zakona. Ostanak na radnom mjestu do 67 ili 68 godina bez jasnih kriterija mogao bi izazvati katastrofu zbog otežanog zapošljavanja i napredovanja mladih, a što će opet rezultirati odlaskom iz zemlje.

Ne bih se složio s tim. Zemlje u kojima se radi duže, do 67. godine i kasnije, na primjer u skandinavskem zemlje, nemaju nikakvih problema sa zapošljavanjem mladih, što više imaju dovoljno radnih mesta i za zapošljavanje imigranata. No, problem može nastati ako se naglo, preko noći, promjene propisi bez osiguranja primjereno razdoblja prilagodbe. Pritom treba razlikovati dva različita pokušaja vlade da izmjenama zakona utječe na kasniji odlazak u mirovinu. Prvi je zakonsko propisivanje starosne dobi u kojoj se može oticiti u mirovinu, uz njezino postupno podizanje. Tako je u Zakon o obveznom mirovinskom osiguranju već bilo

uneseno postupno povećanje na 67 godina za redovnu mirovinu i 62 godine za prijevremenu do 2033. godine. To je vrijedilo do nedavno, kada je unošenjem referendumske inicijative u zakon ta dob limitirana na 65 za redovnu i 60 godina za prijevremenu mirovinu, pri čemu će žene sve do 2030. imati nižu propisanu dob, ali ona postupno raste. To je standardni način poticanja na duži rad. Drugi pokušaj vlade se dogodio nedavno, kada se uz usvajanje referendumske inicijative, u prijedlozima nekoliko zakona iz domene radnih odnosa propisalo da ugovor o radu po sili zakona prestaje sa 68 godina, a ne kao dotad 65 godina. Prijedlog je bilo da to vrijedi od početka 2020. godine, dakle praktično odmah. To znači da radnik ako želi može bez penalizacije oticiti u redovnu mirovinu sa 65 godina, ali ako ne želi, može ostati raditi do 68. godina. Može se pretpostaviti da bi mnogi radnici, posebno u javnom sektoru, to pravo iskorisili, što bi onda značio ozbiljan problem za zapošljavanje mladih u slijedeće tri godine, jer nije bilo predviđeno nikakvo prijelazno razdoblje. No, kako je ishitreno predloženo, tako je još brže povućeno ovakvo rješenje. Mislim da ono nije nužno loše jer daje veću slobodu radniku da izabere trenutak svog umirovljenja, ali zahtjeva više priprema, analiza i prije svega duže prijelazno razdoblje.

Ali zar nije podizanje životne dobi za umirovljenje u nizu zemalja EU okarakteriziran je kao neefikasnim i nepravednim načinom unaprjeđenja mirovinskih sustava?

Nije. Upravo suprotno. Ako pogledamo mirovinske reforme u posljednjih 10-15 godina, gotovo svuda je provedeno postupno povećanje zakonske dobi za

umirovljenje kao npr. u Njemačkoj ili je propisano da se ono uskladuje s rastom očekivanog trajanja života, kao npr. u Italiji. Jedina zemlja koja je smanjila dob je Poljska, na 65 godina za muškarce i 60 godina za žene iako je prethodno bio ozakonjen postupni rast na 67 godina do 2020. za muškarce i do 2040. za žene i gdje su muškarci u trenutku smanjenja već imali zakonsku dob veću od 66 godina. No treba znati da je istovremeno potpuno ukinuta mogućnost prijevremene mirovine, osim za rudare. U Hrvatskoj je za sada kroz usvajanje referendumskih inicijativa zaustavljen rast zakonske dobi za umirovljenje na 65 godina. No htjeli mi to ili ne, prije ili kasnije morat ćemo ponovno ovo pitanje staviti na stol jer je u suprotnom teško očekivati da ćemo imati veće mirovine u budućnosti. Ne samo mi, nego sve zemlje suočene sa starenjem stanovništva.

Molimo komentar uloge penalizacija prijevremene starosne mirovine. Smanjenje je trajno i ne ovisi o navršenom mirovinskom stažu u trenutku odlaska u mirovinu.

Točno. I tako to treba biti. Najsporniji dio nedavnih izmjena zakona motiviran referendumskom inicijativom upravo je vezan za smanjenje penalizacije. Naime, mirovinski staž je prvenstveno važan za određivanje prava na mirovinu te koliko ste doprinosa ukupno tijekom svog života uplatili, ali nije i ne treba biti važan kod određivanja takozvane penalizacije. Da pokušam pojasniti. Recimo da imamo dvije osobe sa stažom od 40 godina, obje su primale prosječnu hrvatsku plaću, ali jedna odlazi u mirovinu sa 60 godina, a druga sa 65. Očito, i jedna i druga osoba su tijekom života upatile upravo jednako

u sustav jer su imale istu plaću i isti staž. Moraju li one imati istu mirovinu? Ne. Zato jer je mirovina doživotna isplata. Ako uzmemo, na primjer da je očekivani životni vijek 80 godina, onda će osoba koja je umirovljena sa 65 godina svoju mirovinu primati 15 godina, a osoba umirovljena sa 60 godina 20 godina. Iako su obje osobe upatile iste iznose u mirovinski sustav, one

zove penalizacija. No, ne radi se nikakvoj kazni, već je to umanjenje nužno radi takozvane aktuarske pravednosti, kako sam prethodno spomenuo. Trenutno umanjenje od 0.2% po mjesecu, odnosno 12% za 5 godina je puno manje od akuarski pravednog i siguran sam da ćemo ga morati opet podizati jer ovakvo kakvo jest će motivirati raniji odlazak u mirovinu, manji staž i



zbog prijevremenog poticajnog odlaska u mirovinu primaju doživotno umanjenu mirovinu?

Ne znam odakle ovakva ideja i kakvo bi bilo opravdanje za takvo što. Znači, poslodavac vas „potakne“ s 200-300 tisuća kuna da odete u mirovinu sa 60 godina, a vi to prihvate, koristit ćete tu mirovinu još dugi niz godina, puno duže nego vaši vršnjaci koji su ostali raditi do svoje 65. godine, istina ta će vam mirovinu biti umanjena za 9-20% kako je to bilo po starom zakonu, ali sad bi vam još mirovinski sustav iz sredstava koja su prikupljena iz naših doprinosa trebao platiti nekakvu odštetu. Ne vidim smisla u tome.

Molimo Vaš osvrt na perspektive sadašnjih radnika u nekom bližem trenutku odlaska u mirovinu.

Ne treba očekivati neke veće

promjene oko iznosa mirovina, a mislim da je prvenstveno to ono što radnike koji su relativno blizu mirovine najviše zanima. Mirovine se uskladjuju s rastom plaća i inflacijom i postupno rastu. Uvjeti za ostvarivanje mirovine nisu se znatno promijenili u odnosu na ranije, pri čemu raste zakonska dob za odlazak u mirovinu za žene, koja je sada 62 godine i 4 mjeseca, te će se ona do 2030. izjednačiti s muškarcima na 65 godina. Prijevremena mirovina moguća je pet godina ranije uz uvjet dovoljnog staža, trenutno najmanje 32 godine i 4 mjeseca za žene i 35 godina za muškarce. U slučaju ostvarivanja staža od 41 godine, moguće je umirovljenje već sa 60 godina starosti i to bez penalizacije. Oni koji su bili osigurani i u drugom stupu u trenutku umirovljenja moće će izabrati koji će oblik mirovine primati, mješovitu mirovinu iz prvog i drugog stupa ili samo mirovinu iz prvog stupa. Oni će na

ZAŠTO JEDNODNEVNI TEČAJ?

PIŠE:Dražen Koščak
FOTO: Dražen Koščak

Ovih dana svjedoci smo užurbanog izvanrednog poučavanja izvršnih radnika o načinu funkciranja i rukovanja uređajem (ESSU) SIMENS W kolodvora : Križevci, Vrbovec, Sveti Ivan Žabno i uređaja među kolodvorske ovisnosti Gradec - Sveti Ivan Žabno, višenamjenskog dispečerskog terminala (TK Pult) u kolodvoru Sveti Ivan Žabno, Informacijskih ploča na pruzi L214 Gradec - Sveti Ivan Žabno i uređaja osiguranja željezničko-cestovnih prijelaza na pruzi L214 Gradec - Sveti Ivan Žabno. Od strane poslodavca sačinjen je popis izvršnih radnika koji će biti upućeni na jednodnevno izvanredno poučavanje od svega osam (8) sati te će se nakon poučavanja izvršiti i izvanredna provjera znanja nakon koje će izvršni radnici svojim potpisom potvrditi da su stručno osposobljeni za rad na novim uređajima. Ništa strašno rekli bi naši nadređeni sve je to normalno. Uvodi se novi način rada i uređaj u navedenim kolodvorima pa eto izvršni radnici će biti poučeni i upoznati sa svim tim novostima pa neka rade. Sve bi to donekle bilo prihvatljivo da se poučavanje provodi u više dana tako da se mogu simulirati sve radnje s kojima će se prometnici vlakova suočiti tijekom rada na novom uređaju, a ne da su takve radnje nepoznanica pa tko se kako snađe tako će i raditi. Svakom ozbiljnog poslodavcu na prvom je mjestu da ima dobro obučenog i stručnog radnika koji će odgovoriti svim izazovima tijekom rada na svom radnom mjestu dok kod nas u HŽ Infri to nije bitno. Nakon svega navedenog postavlja se pitanje ? Zašto se kod uvođenja novih tehnologija poučavanje izvršnih radnika svodi na jednodnevni tečaj . Zar sigurnost prometa ne mora biti na prvom mjestu. U ovom navedenom slučaju nažalost nije tako.



LUTRIJA JE SPOJITI DESET DANA GO

PIŠE:Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković



Postavnice na ranžirnom izvršnoj službi dulje vrijeme kolodvoru visoke su četverokatnice, a Postavnica 2 na kraju je tog ogromnog prostora. I zbog toga sam se obradovao kada sam skopčao da s prometnikom Zoranom Zelićem neću razgovarati na vrhu tornja, već u kancelariji u prizemlju

- „Mi ovdje u prizmlju nismo „postavnici“, već smo tzv. „unutarnji“ prometnici. To ti više dođe kao kakav čato ili sudac porotnik.“

Posao se vratio na ranžirni kolodvor i to ponajviše zahvaljujući stranim prijevoznicima. No kako se u

i nedjeljom tri. Ljudi kronično nema pa je lutrija spojiti deset dana godišnjeg odmora. No to je problem za sustav, jer naizgled jeftinije rješenje s plaćanjem prekovremenih sati nije ispravno.“ Prometnici na ranžirnom u prosjeku su 50 godina stari, a najmlađi ima 41 godinu. Sasvim dovoljno staža, a on će reći i previše, ima i naš sugovornik:

- Dugo sam na željeznicu, od 1. srpnja 1984. S beneficijom imam 42 godine radnog staža.“

Prvo radno mjesto Zorana Zelića bilo je u Sunji gdje se autorizirao, a nakon povratka iz vojske radio je u Sisak Capragu gdje je najviše posla bilo vezano uz industrijske kolosijeke rafinerije i željezare. Sljedeće radno mjesto bilo mu je ukrsnica Staza gdje je proveo nekoliko godina.

- „Tamo su se nekada razdvajali vlakovi za tri smjera vožnje. Danas je Staza zatvorena, a i ostali kolodvori nisu što su nekada bili. Primjerice Sunja je nekada bila jak kolodvor u kojem su radila po dva prometnika i telegrafista te blagajnica. Danas je taj kolodvor u zapećku.“

Tokom rata radio je u Turopolju nekoliko godina, a od 1995.-2002. u Sisak Capragu. Premda, rodom iz Siska, zatražio je premještaju na Ranžirni kolodvor gdje dospijeva 2002. godine.

- „Tususe tražili i uskusi prometnici i tu sam našao svoje mjesto. Nadam se da ću na ovom radnom mjestu i mirovinu dočekati. Imam oko osam kilometara do kuće i autom, jer drugačije ne mogu, na posao stižem za petnaestak minuta.“



SANDI CENOV
pjevač

ŽELJEZNICA NUDI SUSRETE

PIŠE: Nebojša Gojković
FOTO: Nebojša Gojković

On je pjevač čija je pojava obilježila početak dance scene u Hrvatskoj. Tih devedesetih godina doživio je popularnost kakvu većina njegovih kolega i kolega ne doživi tijekom čitave karijere. Njegovi spotovi prikazivani su u udarnim terminima nacionalne televizije, gotovo sve što je tada snimio postalo je hit, novine su pratile svaki njegov korak i na dnevnoj bazi objavljivale sve vezano uz njega, a časopisi s njegovim posterima obarali su sve rekorde prodaje. Posebno je bio obožavan od strane ljestvog spola, što potvrđuje činjenica da je bio u vezama s nekim od tada (a i sada) najljepših žena s ovih prostora. Jedan je od rijetkih predstavnika dance scene koji se i nakon njenog gašenja nastavio baviti glazbom i s jednim posve drukčijim glazbenim izričajem ostvario uspješnu karijeru. On je Sandi Cenov i naš je novi sugovornik u serijalu „POZNATA LICA I ŽELJEZNICA“. Od trenutka kada smo ga pozvali na ovaj razgovor, pa do samog razgovora, jedva da je prošlo nešto više od 24 sata. Isto smo realizirali u prostorijama našeg sindikata u Rijeci, za što se ovom prilikom posebno zahvaljujemo našem domaćinu, predsjedniku Podružnice Rijeka Josipu Tiriću. Sandi je na razgovor stigao izravno s koncerta koji je imao u blizini Zadra, a posebnu profesionalnost pokazao je pri fotografiranju kada nam je spremno pozirao usprkos dosadnoj jesenjoj kiši koja je cijelo vrijeme uporno padala. A sam razgovor tekao je otprilike ovako...

Poštovani gosp. Cenov, prije svega hvala Vam što ste se odazvali našem pozivu i pristali na ovaj razgovor. U uvodu smo već rekli nešto o Vama i Vašoj karijeri, a Vas bih molio da nam to upotpunite s još nekoliko osnovnih podataka o sebi...

BROJ 94 studeni 2019.

rješavao na vrijeme i u zadanim rokovima. Bez problema sam se upisao na Pravni fakultet u vrijeme kada to baš nije bilo tako jednostavno, međutim, glazba je bila puno, puno jača. Kad sam već došao do tog apsolventskog statusa, mogao sam to još malo „stisnuti“ i završiti, ali kad je krenula glazba nekako mi je to bilo lažno prema samom sebi.

Uticak je da ste vrlo rano iskusili sve prednosti koje život glazbenika nosi sa sobom, tako da ta odluka da se potpuno posvetite glazbi nije bila nimalo neočekivana...

Pa, to je bilo apsolutno za očekivati. Imao sam maminu bezrezervnu podršku za to i nije mi bilo teško fakultet ostaviti po strani. Krenuo sam tada u glazbu i u tome sam ostao. Kasnije se sve to na neki način kompenziralo, budući da mi je supruga odvjetnica.

Koja je to bila Vaša prva glazbena grupa i koju vrstu glazbe ste tada svirali?

Prva grupa se zvala „Bedž“ i to je bilo još u osnovnoj školi. Svirali smo te neke „novovalne“ pjesme koje su se tada počinjale „vrtjeti“. Nismo bili baš neki virtuozi na instrumentima, ali smo lagano učili i tako je to krenulo. Malo po malo, razni bendovi i eto, 1992. godine stigao je i prvi samostalni album.

Malo je poznat podatak da ste jedno vrijeme bili i član rock sastava „Fantomi“...

Jesam, bio sam. Tadašnji pjevač „Fantoma“ je otisao u vojsku i ja sam ga u tom periodu bio zamijenio. Tada je u stvari krenulo to moje profesionalno bavljenje glazbom, jer su tu stigli i prvi honorari i mislim da sam tu bio i izučio taj zanat.

Mislim da da, zato što sam sve to

Poznati ste i kao veliki miljenik žena, a jedno vrijeme zvali su Vas i „otrovom za missice“. Znam da ste sad oženjeni i da nije baš uputno puno pričati o toj temi, ali ipak zbog naših čitatelja, možete li se prisjetiti nekih detalja iz tog vremena?

Ne bježim ja od toga; to je bilo tako, jer kad mi se sve to skupa dogodilo, ja sam stvarno mislio da mogu i onda kad tako možeš, pa pitaš i može... Vrlo jednostavno! I super da sam to prošao, jer smatram da sam zbog toga danas puno stabilniji otac i muž iz razloga što nemam nekakvih takvih želja za dokazivanjem. Svi mi muškarci imamo taj nekakav poriv za dokazivanjem, ne toliko drugima koliko samima sebi, a ja sam to prošao još tamo devedesetih godina...

Poznati ste i kao pasionirani ljubitelj oktana i brzine. Kao što ste imali priliku da ostvarite san mnogih muškaraca kad su u pitanju žene, isto to ostvarili ste i kad su u pitanju auti. Naime, jedno vrijeme

vozili ste „Ferrari“. Možete li nam uopće riječima opisati kakav je to osjećaj?

Osjećaj je fantastičan, ali je „Ferrari“ stvar kojoj se 2 puta veselite; prvi put kad ga kupite, a drugi put možda još i više, kad ga prodate. To je strašno veliki luksuz i izdatak. Ja to jako volim i sretan sam da sam si to uspio priuštiti. Danas sam u reliju i to mi je fantastično, to mi je nešto što me skroz ispunjava. Tu čovjek može ispučati sav adrenalin, tako da poslije toga bude miran kao bubica.

Nešto što uvijek posebno ističete jeste i Vaše prijateljstvo s Balaševićem...

Smatram to još jednim svojim ostvarenjem sna zato što mi je on bio i još mi je uvijek veliki, veliki idol. Bio sam jako sretan i počašćen kad smo uspostavili tu jednu vezu i to prijateljstvo. Počašćen prije svega što se jedan takav, po meni najveći od najvećih kantautora s ovih područja, eto, htio družiti sa mnom.

Da sad kažemo koju i o našoj

osnovnoj temi, točnije željeznici. Čega se prvo sjetite kad Vam netko spomene željeznicu?

Ja jednostavno volim sve što ima kotače, pa tako volim i vlakove. Kad se spomene željezница, to su uvijek nekakvi novi susreti, novi ljudi. S vlakom se najčešće ide negdje daleko, mijenja se sredina. Ja sam s vlakom putovao i po Europi, a najčešća moja relacija je bila Zagreb - Rijeka, jer mi je tu bila baka i vlak uvijek vezujem uz to moje djetinjstvo. A i vlak je nekako bio prijevozno sredstvo u kojem čovjek sjedi kao u svom dnevnom boravku, jer ima taj komfor da se može prošetati, da može nešto pojesti i popiti, pročitati...

Kažete da ste putovali vlakovima i po drugim europskim državama. Možete li usporediti vožnju njihovim i našim vlakovima?

Jedino što moram kod nas kritizirati, to je vožnja onim nagibnim vlakom, gdje sam se 2 puta vozio i oba puta sam se izuzetno loše osjećao, tako da to više ne bih ponovio. Inače, sve

drugo mi je super. Nedavno smo putovali vlakom u Zürich i očekivalo sam da će to sad biti nešto super moderno, međutim, mogu reći da nisam primijetio neku veliku razliku između tog vlaka tamo i ovog našeg koji vozi od Zagreba do Rijeke.

Prije nekoliko godina napisali ste jednu od svojih najljepših pjesama „Za nas ljudi izgubljene“, gdje se uz izgubljenu ljubav kao glavni motiv pojavljuje i željezница. Slučajnost ili neko proživljeno iskustvo?

Da vam budem iskren, ja jako volim Rod Stewarta i znam da je on u jako puno svojih pjesama stavio vlakove, tako da kad sam pisao ovu pjesmu u kojoj smo se „ona“ i ja razili, isto sam se poslužio vlakovima kao nečim što nas je razdvojilo. Vlakovi su ti koji spajaju daleke destinacije, ali isto tako kada je ljubav u pitanju, često znaju biti i oni koji razdvajaju. Upravo o tome govori i ova moja pjesma.

Za tu pjesmu snimili ste i jedan od najljepših želježničkih spotova na ovim prostorima, a vjerojatno i šire. Radnja spota odvija se u vlaku na relaciji Zagreb - Rijeka, te na zagrebačkom i riječkom kolodvoru, a sniman je u izrazito zimskim uvjetima. Možete li nam reći nešto više o ideji za spot, autoru, kao i o samom snimanju?

To je ta „moja“ relacija. Autor spota je Bruno Grgurić iz Karlovca, bilo je puno njegovih ideja i isto tako nešto mojih, ali nitko nije mogao predvidjeti taj snijeg. Mi smo to dogovorili mjesec dana prije i nikako nismo mogli znati da će to baš toliko jako padati. Sjećam se da kad smo se vrtili iz Rijeke u Zagreb, da ja nisam mogao iskopati auto iz snijega. Unatoč tome, bila je to sjajna kulisa za spot, jer smo išli kroz Gorski kotar gdje je to izgledalo fantastično, tako da smo na kraju bili zahvalni što nas je vrijeme tako „zeznulo“.

Smatraće li da je u ovakvim i sličnim situacijama kao što je bilo ovo snimanje spota,

željeznička propustila priliku za svoju dodatnu promociju? Utisak je da bi gospoda iz „Prodaje i marketinga“ HŽ Putničkog prijevoza teško osmisnila bolju reklamu od ove, a pretpostavljam da bi i s Vama vrlo lako našli zajednički jezik i to na obostrano zadovoljstvo...

Smatram da da, kao uostalom i većina stvari u Hrvatskoj koja ostane neiskorištena. „Vani“ se takve stvari ne događaju. Siguran sam da smo negdje drugdje da bi me neko sa željeznicu odavno kontaktirao i ponudio neku vrstu suradnje, odnosno da uzmu moju pjesmu za svoju reklamu, a ja bih naravno, bio spreman na puno raznih dogovora. S druge strane, moram reći da su ljudi iz Hrvatskih željeznic bili jako ljubazni kad smo ih pitali da li možemo snimati u vlaku, a meni je to tada bilo sasvim dovoljno.

Već godinama ste prepoznatljivi kao netko tko piše izrazito romantične i emotivne pjesme i stihove. Koliko je Vama osobno, a i ostalim Vašim kolegama, u tom stvaranju pjesama željeznička zanimljiva i inspirativna?

Pa ja osobno, prije svega vlak smatram jednim jako romantičnim prijevoznim sredstvom. Problem je što se ne može puno ljudi poistovjetiti sa željeznicom, jer smo postali društvo u kojem svako mora imati svoj auto, dok se nekakav javni prijevoz „gura“ u drugi plan. Danas se to čini pomalo zastarjelo, ali sve je to stvar marketinga. Ja stvarno smatram da se željeznicom može fantastično putovati, jer sam kao klinac vlakom putovao i na more, i na neke koncerte, i gdje god je trebalo...

U jednom od prethodnih pitanja već smo spomenuli da ste oženjeni i otac dvoje djece. Rekao bi Vaš prijatelj Balašević: „Jedan život miran, tih...“

Pa da, ako se to može nazvati mirnim životom. Ja sam upravo sada došao sa svirke, prošli vikend sam imao svirku,

preprošli vikend, slijedeći vikend mi je isto tako popunjeno. Tako da me ima na sve strane, a uglavnom sam „kampanjac“; kad sjedem u auto i krenem na put, onda je glazba, onda je radno, a kad sam doma onda je opet na prvom mjestu obitelj.

Znam da jedno od djece dijeli Vašu ljubav prema autima i motorima, ali kad je u pitanju glazba, pokazuju li tu kakav interes i da li bi Vi osobno voljeli da krenu Vašim stopama?

Ja bih htio i volio, jer je meni glazba pružila i još uvijek mi pruža jedan fenomenalan život, ali ih ni u što ne bih tjerao. Ne smatram da roditelj zna što je za njegovo dijete najbolje; dijete će to samo u jednom trenutku znati. Ako se odluče, ja će tu biti podrška koliko god bude trebalo. Još uvijek ne pokazuju neke velike ambicije ni prema čemu.

Što trenutno radite i kakvi su Vam planovi u bližoj budućnosti; neke nove pjesme, koncerti, mogući dueti...?

Naravno, idem u studio, imam jednu novu pjesmu koju sam napravio ovog ljeta i moram je snimiti sad kad dodem u Zagreb, a imam i jednu ideju na kojoj radim ovih dana. Smislio sam jednu potpuno novu emisiju, novi glazbeni show koji koliko ja znam i koliko su mi rekli neki stručnjaci, nije još viđen u svijetu, tako da će se u narednom periodu posvetiti samoj realizaciji te ideje.

Poštovani gosp. Cenov, hvala Vam još jednom u ime naših čitatelja što ste pristali na ovaj razgovor i posvetili nam dio svog vremena. Želimo Vam puno uspjeha u dalnjem životu i karijeri i naravno, ljubav za sve!

I ja pozdravljam sve vaše čitatelje i želim svima nama skupa još puno, puno, puno lijepih, ugodnih i romantičnih kilometara željeznicom!



KOLODVOR ČAKOVEC - PRVIH 160 GODINA

PIŠE: Dražen Lihatar
FOTO: Dražen Lihatar



Grad Čakovec županijsko je sjedište te upravno, kulturno i gospodarsko središte Međimurja. Današnje ime dobio je po grofu Dimitriju Čaku koji sredinom XIII. stoljeća sagradio promatrački toranj - Čakov turen. Prvi pisani spomen nekog naselja iz sastava Grada potječe iz 1203. godine, kad se u povelji kralja Emerika navodi i Mihovljani. Arheološki nalazi potvrđuju da se na ovom području živi od neolitika. Međimurje je do propasti zapadnog dijela Rimskog carstva dio provincije Panonije, a tijekom velike seobe naroda ovuda prolaze i Slaveni. Ulaskom Hrvatske u personalnu uniju s Mađarskom,

Međimurci dijele sudbinu ostatka Hrvatske s razlikom što ga Mađari smatraju dijelom Mađarske. Zanimljivo je da Turci, iako su pokorili Ugarsku, Međimurje nikad nisu osvojili. Veliku ulogu u tome ima i velikaška obitelj Zrinski koja je svoj povijesni vrhunac imala upravo stoljući u Čakovcu.

Prva željeznička pruga sagrađena je 1860. a povezivala je Budimpeštu s lukama Rijekom i Trstom. Čakovec je željeznicom s Murskim Središćem i Lendavom povezan 1889., a dobro je povezan i cestama - županijskim prema većim mjestima županije i autocestom koja povezuje granični prijelaz Goričan s

Zagrebom, Karlovcem i Jadranskim morem.

Zemljopisno gledano, željeznički kolodvor Čakovec proteže se na pravcu zapad - istok na nadmorskoj je visini od 165 m a prema zadaći u reguliranju prometa kolodvor je rasporedni, ranžirni i granični kolodvor otvoren za neograničeni promet putnika, vagonских pošiljaka, svih vrsta roba u tuzemnom i međunarodnom prometu. Kolodvorska zgrada izrađena je 1855. godine kao prizemni objekt s povиšenim centralnim djelom a tokom godina je nadograđivana u pogledu perona i nadstrešnice.

Podređena službena mjesta

kolodvoru su stajališta Macinec, Dunjkovec, Čakovec-Buzovec, Novo Selo Rok i Vratišinec, stajalište/otpremništvo Mursko Središće te kolodvor Mala Subotica. Radna mjesta u kolodvoru u nadgradnji su šef kolodvora i pomoćnik šefa kolodvora dok od izvršnih radnika imamo prometnika vlakova i skretničar-postavničara na bloku I i II. U kolodovoru se putnički poslovi obavljaju u dijelu putničke blagajne radnika HŽPP a kako je kolodvor granični u njemu je organiziran rad policijske postaje granične policije kao i carine.

Raspored kolosiječnih parkova u kolodvoru je paralelan. Sastoje se od glavnih kolosijeka koji obuhvaćaju prihvatno - otpremne za putničke vlakove i prihvatno - otpremne za teretne vlakove te spojne i

obilazne pružne kolosijeke. Industrijski kolosijeci su industrijski kolosijek Poljoprivredne zadruge "Hladnjača", "TSH" Čakovec, "Čakovečki mlinovi", "PANEX", "Ferro-Ppreis" te industrijski kolosijek „Transporti Čakovec“. Kolodvor je osiguran elektromehaničkim blok uređajem sa svjetlosnim signalima. Uređaj se sastoji od središnjeg komandnog blok uređaja u prometnom uredi i skretničkih elektromehaničkih blok uređaja smještenim u Postavnici I i II. Kolodvor je zaštićen je svjetlosnim jednoznačnim ulaznim signalima s predsignalima i grupnim jednoznačnim izlaznim signalima a opremljen je i autostop uređajima.

Čakovec kao grad je gospodarski, ekonomski, kulturni i upravni centar Međimurske županije. Privreda grada zasnovana je na metaloprerađivačkoj industriji, tekstilnoj industriji, industriji obuće, proizvodnji hrane, drvo-prerađivačkoj industriji, graditeljstvu i obrnjištvu. Nažalost bez obzira na razvijenost gospodarstva u gardu Čakovcu a onda i u međimurskoj županiji željeznički prijevoz je slab. Da bi došlo do poboljšanja nastale situacije, neophodna je suradnja različitih dionika u koje se ubrajaju pošiljatelji, željeznički prijevoznici - operatori željezničkog prijevoza tereta koji pružaju usluge prijevoza robe i upravitelj infrastrukture, koji je između ostalog zadužen za dodjelu kapaciteta infrastrukture željezničkim prijevoznicima.





STARO ZA NOVO

PIŠE: Ante Kunčić
FOTO: Ante Kunčić



Nije nikakva vijest da su radni prostori derutni, jako loše održavani i stari ali svakako je vrijedno pažnje kada radnici uzmu stvar u svoje ruke i takve prostore urede sami.

U kolodvoru Šibenik u prometnom uredu je odavno pokidan laminatni pod što je dovelo i do uništenja ergonomiske stolice. Pokrenuli smo se i napravili upisnik prema Poslodavcu koji je moramo priznati žurno reagirao nabavkom potrebnog materijala (laminata, spužve, silikona isl.) a ostali dio su odradili sami radnici kolodvora Šibenik. Najprije su sanirali rupe u podu a nakon toga su postavili novi laminat. Nakon toga je donesena nova ergonomска stolica koja je već duže vrijeme čekala popravak poda jer njeno korištenje ne bi imalo smisla bez sanacije podloge.

Napominjem da rješavanje sličnih problema diljem regionalne jedinice rješavamo na sličan problem: Poslodavac osigura materijal a mi vrijedne i marljive ruke a onda je rezultat vidljiv na slikama. Ipak se može kada se svi skupa malo više potrudimo, a ovim putem posebno se zahvaljujem meštrima sa slike.



MIDWAY (BITKA ZA MIDWAY, 2019)

IZVOR: <https://svijetfilma.eu/recenzija-midway-bitka-za-midway-2019/>
FOTO: <https://www.imdb.com>

Žanr: Ratni, povijesni, akcija, drama

Redatelj: Roland Emmerich

Scenaristi: Wes Tooke

Glumačka postava: Ed Skrein, Patrick Wilson, Woody Harrelson, Luke Evans, Aaron Eckhart, Mandy Moore, Etsushi Toyokawa

Sinopsis: Film prati priču o mornarima i avijatorima američke mornarice koji su prošli kroz tragediju Pearl Harbara, preko Doolittleovog bombardiranja Tokija, te, konačno, bitku na Midwayu, prekretnicu na pacifičkom bojištu Drugog svjetskog rata. Zahvaljujući udžbenicima iz povijesti, svi smo dobro upoznati sa povijesnom bitkom za Midway koja se pokazala kao prekretnica na pacifičkom bojištu u Drugom svjetskom ratu. Nakon napada na Pearl Harbor, Carski Japan je odlučio zauzeti prostor od Kine do Hawaiiskog otočja, a potom te iste položaje tvrdoglavu braniti sve dok Saveznici ne odustanu od daljnog ratovanja. Od napada na Pearl Harbor, u prosincu 1941., pa sve do lipnja 1942., Japanci su zauzeli gotovo sav željeni teritorij, no Amerikanci su ih uspjeli usporiti zahvaljujući bitci u Koralnjnom Moru, a potom i kod Midwaya. Sva ta događanja, uključujući ono što je njima prethodilo, detaljno planiranje obiju strana, a uz sve to i priče likova koji su bazirani na stvarnim ljudima koji su prošli sve te povijesne događaje, sve to je detaljno i vrlo autentično prikazano u ovom filmu kojeg kritičari i nisu baš mazili, što je nama potpuno neshvatljivo...

...Je li Midway vrijedan gledanja? Apsolutno da! Film definitivno zaslužuje pažnju ljubitelja ratnog žanra, ali i općenitog gledateljstva. Autentično ispričana priča, sa brillantnim glumcima, izvrstan balans borbe i nešto mirnijih scena, te nevjerojatne, vizualno impresivne, te izvrsno kadrirane i režirane scene na moru i u zraku, od filma stvaraju jedno od najboljih filmskih ostvarenja ove godine, unatoč dosta velikom, ponavljam neshvatljivom, neodobravanju profesionalnih kritika. Ovaj film zapravo i nije toliko služio kao likovanje SAD-a zbog konačne pobjede, već kao istinski prikaz bitke u kojoj se, na nekoj razini, gledatelji mogu poistovjetiti sa obje zaraćene strane, kako je i završna posveta na kraju rekla: **The sea remembers its own...**

ZVONOVNI SIGNAL**

u skretanje by nenad katanich



**OVAJ POJAM
DOBRO JE POZNAT
ŽELJEZNIČARIMA
KOJI IMAJU
OBVEZU NOSITI
SLUŽBENU ILI
ZAŠTITNU ODJEĆU.
WORD PRAVOPISU
NIJE, PA MI
UVIJEK PODCRTA
KAO PRAVOPISNU
GREŠKU. AKO
NEKAD NEKI
ADMINISTRATOR
OFFICE-A BUDE
OVO ČITAO, NEKA
OBRATI PAŽNJU....**

Walter je po svom običaju došao na kolodvor s unućicom koja je imala u naručju svoju omiljenu lutku - „Malu Ijenu“ obućenu uredno u željezničku uniformu. Irena i Nikola, kao i obično, srdačno su ih dočekali, ali njihova rezigniranost bila je očita. Nikola se hvatao pripreme kave, a Irena torbe iz koje je izvadila četku da popravi frizuru na lutkici. Čak je i šef kolodvora došao u prometni ured, sjeo na stolicu kod Waltera, u isto vrijeme nekako sjetan i ljut. Čak je rekao da želi kavu što nije bio njegov običaj. Walter je osjetio da nešto nije u redu. Šef je samo uzdisao. Nikola ga je pitao što je.

- Ne pitaj me Nikola, stisnuli me odozgo, Ivec je ljut ko' ris, samo pali cigaru za cigarom, samo više kao će me smijeniti...

- Pa šefe, što je to tako strašno?
- A tvrdi da sam nesposoban, da te nisam kaznio što si za dopuštenje za vlak dao broj nula, da si trebao dobiti najmanje 365 dana promatranja, a ne da stvar dođe do druga Buzdovana, pa da on sve obustavi i da Ivec dobije minus kod njega..

- Ali šefe, pa znate da su svi živi istraživali i tražili neki propis da me okrive, pa ništa. Čak je i Jamezin dao si truda u tom smjeru jer sam već sami znate što, pa ništa...

Walter je tada ustao i preuzeo serviranje kave od već dobrano uzdrmanog Nikole. Zatim je, u skladu sa svojom

novom aktivnosti od kada je u mirovini, izvadio Bibliju, koju je nosio uvije sa sobom, i pročitao redak iz 2. Timoteju 3:13. Ostali su slušali otvorenih usta.

Walter je sa sjajem i sjetom u očima pričao kako su nekada davali sve od sebe da spase jedni druge. Bili je naravno pojedinaca koji su, za račun svog napredovanja u karijeri, bili spremni „izdavati“ kolege, ali su ih uglavnom uspješno izbjegavali i izolirali. Pa i šefovima takvi nisu baš bili dragi, bez obzira koliko imali koristi od njih jer su dobro znali da bi i oni bili spremni učiniti i protiv njih. Ispričao je koliko je samo puta, zato što mu nije bilo mrsko da preskoči vrčenje ručice induktora, dati zvonovni signal i koliko je puta to trgnulo nekog tko je bio pogriješio - nije spustio brklju, okrenuo skretnicu, tražio dopuštenje... učini radnju u zadnji tren i spasi stvar.

Prisutni su slušali starca sa zanimanjem ali i pogledom koji je govorio: „Ečika Waltere, ta vremena su prošla, sami ste čitali iz Biblije, nema toga više.....“

Nastala je tišina. Čak ni glasno srkanje mirisne itople kave nije imala svoju očaravajuću moć. Tišina i sjeta koju je prekinulo kuckanje dojavnog gonga sa kolodvorske postavnice*. Irena, dobro uvežbanom rutinom, pritisnula je tipku na telekomunikacijskom stolu, čuo se savršeno ritmički

uskađen zvonovni signal, te rutinski dobaci Nikolici koji je već stavljao crvenu kapu na glavu i bio na izlazu iz prometnog ureda: „Prolaz po četvrtom!“

Pošto je vani bilo hladno, unućica je s lutkom u naručju gledala kroz prozor Nikolu koji je ispraćao prolazeći vlak. Bio joj je lijep zvuk koji je slušala iz zvonaca na tabli na zidu prometnog ureda. Sada je odlučila da će zapamtiti kao se to zove „zvonovni signjal!“ i da će to uvijek viknuti kada ide vlak. Jer je to jao važno i bitno, kako kaže deda.

Šef je uzdahnuo i otišao u svoj ured po tablete za tlak. Irena se nalaktila nad prometnim dnevnikom uzdišući i nastojeći da mislima bude negdje drugdje, ali je morala biti koncentrirana na posao. Nikola je bio zbrkan u mislima - zar da dobije otkaz zbog nule?! Sretan je Wlater što je otišao u mirovinu pa ne mora se nositi s ovakvim stvarima. Odlučio je da poslije smjene ode kod njega i vidi što još piše u Bibliji.

*Uredaj koji najavljuje prometniku vlakova da se vlak nalazi neposredno ispred kolodvora

** Uredaj koji stvara ritmički sinkronizirano zvonjenje telefonskog zvona tako da se prema željezničkoj uputi može prepostaviti kretanje vlaka između dva kolodvora



foto: Josip Tirić