

ISSN 1333-6223

reflektor

www.ssh.hr Zagreb, siječanj 2015. | Broj 74



> str. 14-15

**ŠTANJE HRVATSKOG
ŽELJEZNIČKOG SUSTAVA**

Shit happens!

U ovom broju

Izbori za predstavnika radnika u Nadzornom odboru HŽ Putničkog prijevoza	
ZAŠTO JE DOBRO IMATI PREDSTAVNIKA RADNIKA U NADZORNOM ODBORU	2
XII. SABOR SSH	5
IZVJEŠĆE O RADU SINDIKATA 2010.-2014.	6
USVOJENE REZOLUCIJE SABORA SSH	13
Stanje hrvatskog željezničkog sustava	
SHIT HAPPENS	14
HŽ Cargo	
PREGOVORI OKO ANEKSA KOLEKTIVNOG UGOVORA	15
Ima li ičeg sumnjivog u HŽ PP?	
VLAKOVE NE PLAĆAJU HŽ PP I DRŽAVA -PLAĆAJU IH RADNICI	16

foto na naslovnici: Ivan Majhen

impressum



izdavač:
Sindikat strojovođa Hrvatske
Zagreb, Palmotićeva 57a
predsjednik: Nenad Mrgan



glavni i odgovorni urednik:
Nenad Mrgan

urednik:
Dalibor Petrović
t. 098 981 50 43 f. 01 4655 005
e-mail: press@ssh.hr

tisak:
Kalisto d.o.o.

Reflektor je upisan u evidenciju javnih glasila pod rednim brojem 1131. Za stavove iznjete u izjavama i pismima čitatelja ne odgovaramo.

Primjerak je besplatan



IZBORI ZA PREDSTAVNIKA RADNIKA U NADZORNOM ODBORU HŽ PUTNIČKOG PRIJEVOZA

Zašto je dobro imati predstavnika radnika u Nadzornom odboru

U petak, 23. siječnja 2015. u 12:00 sati započinju izbori za predstavnika radnika u Nadzornom odboru HŽ Putničkog prijevoza. Treba znati da Nadzorni odbor ne odlučuje o poslovnoj politici poduzeća, ali je nadzire, tako da glasa ZA ili PROTIV suglasnosti na poslovne planove, na kreditna zaduženja ili veće troškove, a između ostalog jedan od bitnih stvari je da sindikati tj. radnici informacije vezane uz financijsko poslovanje firme mogu dobiti samo kroz Nadzorni odbor i nikako drugačije. Za primjer što može i koliko je bitan predstavnik radnika u Nadzornom odboru usporedit ćemo jedan slučaj iz 2013. i jedan iz 2014.

U 2013., kada je po „sindikalom ključu“ predstavnik radnika u Nadzornom odboru bio Franjo Jularić iz SŽH (Sindikata željezničara Hrvatske), gdje je iz svih poslovnih izvješća i odluka bilo jasno da HŽ Putnički prijevoz ide u, blago rečeno, krivom smjeru, da gubitak strmoglavu raste, Nadzorni je odbor vrlo glatko dao suglasnost na investiciju od 60 milijuna kuna (projekt ISPRO-ticketing koji ima smisla kod prijevoznika čiji su vlakovi drže voznog reda i pouzdani, a broj putnika raste umjesto da pada). Vjerojatno bi se sindikati postavili drugačije početkom 2014.godine (za Sindikat strojovođa smo sigurni da bi), kada se dogovaralo smanjenje plaće da su imali ove podatke. Jer da se znalo o neprimjerenim investicijama od preko 60 milijuna kuna u trenutcima dok broj putnika pada dvoznamenkastom stopom, a broj vozila, u kvaru, raste isto tako dvoznamenkastom stopom, SSH (a nadam se i drugi sindikati) sasvim sigurno ne bi pristao na nikakvo smanjenje plaće u 2014. s kojom se uštedjelo niti jednu trećinu vrijednosti investicije. I to investicije koja u ovom trenutku ne može dati rezultat! Vidljivo je iz izvješća predstavnika radnika u

Nadzornom odboru 2014., kolege Petrovića, da je tijekom njegovog mandata pokušalo progurati navrat-nanos još jedan projekt od 40 milijuna kuna, a to je informatički projekt „LOGIS“, projekt tzv. „fleet managment“ kojim se prikupljaju informacije o planiranju i uporabi vozila, vlakopravnog i strojnog osoblja itd. Međutim, ovaj put je predstavnik radnika reagirao (on ima sva ovlaštenja i obveze kao i ostali članovi NO) i projekt je stavljen na čekanje ili do nekih boljih vremena ili dok se ne uskladi s potrebama HŽ Putničkog prijevoza, a ne potrebama dobavljača. Reakcija predstavnika radnika u NO bila je primjerena iz dva razloga, prvi, NE u trenutku kad se radnici HŽ PP odriču 6,8 ili 10% od svoje plaće i drugi, NE za troškove koji nam trenutno neće puno pomoći, koji nam neće vratiti putnike na vlak i donijeti prihod, koji nam neće na kraju krajeva napuniti doma frižidere ili plaćati režije. Usput, Petrovićevo izvješće o radu u Nadzornom odboru je prvo ikad napisano u HŽ Putničkom prijevozu, do sada niti jedan predstavnik radnika u HŽ PP, (a rotirali su se po ključu godina za godinu SŽH/SHŽ), nije radnicima na kraju svog mandata dao ikakvo izvješće.



Pranje grafita ili novca? / foto: EPH

Izadite na izbore i glasujte – vi odlučujete!

I zato je pitanje „a što to nama znači naš predstavnik u NO HŽ PP-a“ bespredmetno. Stoga je bitno u Nadzornom odboru imati predstavnika radnika koji će znati podijeliti informacije koje nam znače za odluke koje sindikati moraju donositi i neće se libiti usprotiviti poslodavcu, nego će , kada je to potrebno, poduzeti sve što može da spriječi poteze koji imaju štetan utjecaj na položaj SVIH radnika. Isto tako je bitno odazvati se izborima jer svaki je glas bitan. Svatko od radnika HŽ Putničkog prijevoza može odlučiti tko će ga predstavljati u tijelu koje jedino ima kakvu takvu mogućnost lupiti po stolu i Upravi reći da se ne ponašaju kao pijani bogataš. A nažalost Uprava Putničkog prijevoza ponaša se baš tako.

Stoga ponavljamo, izadite na izbore, svoj glas dajte kandidatu za kojeg mislite da bi mogao najbolje zastupat Vaše interese tj. interese svih nas za bolju budućnost, za izlaz iz vrtloga nesposobnosti, nemara i nerada.

Zoran Mršić

Dalibor Petrović
Član NO – predstavnik radnika
Zagreb, 8. siječnja 2015. godine

RADNICAMA I RADNICIMA HŽ PUTNIČKOG PRIJEVOZA

Predmet: izvješće o radu člana Nadzornog odbora – predstavnika radnika za 2014. godinu.

Upisom u registar Trgovačkog suda u Zagrebu moj mandat člana Nadzornog odbora, predstavnika radnika, započeo je s danom 17. siječnja 2014. godine, nakon mandata kolege Franje Jularića iz Sindikata željezničara Hrvatske.

PODACI O NADZORNOM ODBORU

Nadzorni odbor tijekom 2014. godine imao je pet članova i to:
Snježana Josipović, predsjednica Nadzornog odbora (savjetnica ministra dr.sc. Siniše Hajdaš Dončića i ravnateljica Željezničke uprave u Ministarstvu prometa),
Marijan Drempetić, zamjenik predsjednika NO (umirovljenik, bivši predsjednik Uprave HŽ Hrvatskih željeznica 2000.-2004., kada je član Uprave bio i sadašnji predsjednik Uprave HŽ Putničkog prijevoza Dražen Ratković),
 Hrvoje Livaja, član NO (savjetnik ministra dr.sc. Siniše Hajdaš Dončića),
Dalibor Obradović, član NO, poduzetnik iz Metkovića i
Dalibor Petrović, član NO, predstavnik radnika (zamjenik predsjednika SSH, zaposlen na radnom mjestu strojovode). Nadzorni odbor ima obveze i ovlaštenja sukladno Zakonu o trgovačkim društvima.

RAD NADZORNOG ODBORA U PERIODU 17. siječnja 2014. – 31. prosinca 2014.

Održano je 12 (dvanaest) sastanaka Nadzornog odbora i 10 (deset) sjednica od čega 4 (četiri) redovne sjednice i 6 (šest) izvanrednih.

Redni broj	DATUM	OPIS
1.	31. siječnja	11. sastanak Nadzornog odbora na temu PRAĆENJE INVESTICIJA
2.	4. veljače	22. sjednica Nadzornog odbora
3.	27. veljače	12. sastanak Nadzornog odbora na temu PRAĆENJE INVESTICIJA
4.	10. ožujka	23. IZVANREDNA sjednica Nadzornog odbora
5.	26. ožujka	13. sastanak Nadzornog odbora na temu PRAĆENJE INVESTICIJA
6.	28. ožujka	24. IZVANREDNA sjednica Nadzornog odbora
7.	28. travnja	14. sastanak Nadzornog odbora na temu PRAĆENJE INVESTICIJA
8.	28. travnja	25. IZVANREDNA sjednica Nadzornog odbora
9.	28. svibnja	15. sastanak Nadzornog odbora na temu PRAĆENJE INVESTICIJA
10.	11. lipnja	26. sjednica Nadzornog odbora
11.	23. lipnja	27. IZVANREDNA sjednica Nadzornog odbora
12.	24. lipnja	16. sastanak Nadzornog odbora na temu PRAĆENJE INVESTICIJA
13.	23. srpnja	17. sastanak Nadzornog odbora na temu PRAĆENJE INVESTICIJA
14.	28. kolovoza	18. sastanak Nadzornog odbora na temu PRAĆENJE INVESTICIJA
15.	3. rujna	28. IZVANREDNA sjednica Nadzornog odbora
16.	26. rujna	29. sjednica Nadzornog odbora
17.	29. rujna	19. sastanak Nadzornog odbora na temu PRAĆENJE INVESTICIJA
18.	30. listopada	30. sjednica Nadzornog odbora
19.	30. listopada	20. sastanak Nadzornog odbora na temu PRAĆENJE INVESTICIJA
20.	26. studenoga	12. sastanak Nadzornog odbora na temu PRAĆENJE INVESTICIJA
21.	12. prosinca	31. IZVANREDNA sjednica Nadzornog odbora
22.	29. prosinca	22. sastanak Nadzornog odbora na temu PRAĆENJE INVESTICIJA

nastavak na sljedećoj stranici ►



Tijekom 2013. godine, u mandatu mog prethodnika Franje Jularića, Nadzorni odbor je donio nekoliko suglasnosti na investicijske odluke Uprave između kojih je i kupovina novih vlakova, ali i nekoliko – po mom mišljenju – spornih suglasnosti poput suglasnosti na projekt ISPRO-ticketing vrijedan preko 60 milijuna kuna, a koje su došle u fazu realizacije tijekom 2014. Naime, iako je projekt osuvremenjavanja prodajnih kanala prijeko potreban, činjenica je da su tijekom cijele 2012. i 2013. broj putnika i prihod u spiralnom padu, pouzdanost vlakova, lokomotiva i vagona je sve manja, a investicija od preko 60 milijuna kuna ne rješava ni jedan od ovih bitnih problema. ISPRO-ticketing je trebao ići etapno, a ne da se usred godine s preko 300 milijuna kuna gubitka sklapa posao od 60 milijuna kuna koji se može isplatiti tek za minimalno 10-ak godina, a do tada – tko živ tko mrtav! Nije bilo moguće tijekom 2014. ispraviti ovako veliku grešku na način da se vrijednost početne investicije smanji samo za nužno potrebno jer je ugovor već bio potpisan. Za ilustraciju, **ova investicija je tri puta veća od uštede na radničkim plaćama tijekom 2014. godine!**

Drugi veliki informatički projekt „LOGIS“ (fleet management – planiranje i uporaba vozila, vlakoprtnog i strojnog osoblja, sustav obavješćivanja i sve ostalo vezano uz izvršenje prometa) čija je vrijednost procijenjena na više desetaka milijuna kuna, a koji je trebao doći u fazu raspisivanja javnog natječaja u trećem kvartalu 2014. godine zaustavljen je u prvotnom nakaradnom obliku, na moju inicijativu. Prijedlog natječajne dokumentacije bio je napravljen tako da je iz njega bilo nedvojbeno jasno da ga je dijelom ili u potpunosti napravila strana tvrtka koja radi takve sustave, a i sadržavao je dijelom rješenja koja nisu primjenjiva u našem sustavu (ali ih proizvođač koji je radio natječajnu dokumentaciju možda ima gotove!), o čemu sam obavijestio sva nadležna tijela Društva nakon čega se provela žustra rasprava te je spriječen ulazak u projekt bez izrade natječajne dokumentacije s uvjetima koji odgovaraju HŽ Putničkom prijevozu.

Nesporno je da sustav planiranja i izvršenja prometa vlakova treba informatizirati, međutim HŽ PP ne raspolaže s dovoljno pouzdanih vozila da bi se tu išta moglo značajnije informatizirati, nego nam je cijeli sustav sveden na improvizaciju i krpanje rupa samo i isključivo radničkim dodatnim zalaganjem. Na primjer, OBB je sustav fleet-managmenta i ticketinga implementirao u potpunosti prije dvije godine tek 2013. godine (a bar su 20 godina ispred nas). Prioritet su im bili vlakovi, lokomotive i vagoni (što novi, što rekonstruirani) a tek onda informatizacija, jer putnici se još uvijek voze vlakovima a ne šalju e-mailom! **U usporedbi sa smanjenjem plaće u 2014. godini, ova investicija iznosi bi dva godišnja smanjenja iz 2014.**



Ugradit ćemo skupu informatičku opremu na upravljačnicu vlaka koja prokišnjava / foto: Zoran Mršić

Zbog djelovanja u slučaju „LOGIS“ bio sam izložen izrazitom maltretiranju od strane Uprave, poglavito predsjednika Uprave Dražena Ratkovića. Kako nisam profesionalac (tj. radim na radnom mjestu strojovođe – odradim pokoji smjenu mjesečno - za plaću strojovođe a ne po koeficijentu) predsjednik Uprave je nezakonito pokušao preko mog rasporeda rada ograničiti mogućnosti mog djelovanja u sprečavanju bacanja nekoliko desetaka milijuna kuna na nešto što je u ovom trenutku nepotrebno, ali od čega bi – možda – pojedinci imali korist. Najradikalniji primjer maltretiranja predstavnika

radnika u Nadzornom odboru jest bila 29. sjednica Nadzornog odbora od 26. rujna kada me se prisilnim rasporedom na obavljanje poslova strojovođe pokušalo spriječiti da budem nazočan na sjednici, a kako bi Upravi bilo „lakše progurati“ određene dezinformacije. Sjednicu u 9.00 sati nisam propustio, iako sam cijelu noć radio (od 19.45 do 5.45).

Nedvojbeno sam utvrdio da način na koji je Uprava prikazivala podatke o broju radnika Nadzornom odboru je bio vrlo tendenciozan pa – primjerice – radnike koji su zaposleni na određeno vrijeme nakon što im istekne ugovor računali su pod „otišli“ te, ako je na primjer 30-torici radnika dva puta isticao ugovor, prikazivalo se da je broj radnika smanjen za 60 iako oni svi i dalje rade! Nadalje, na sjednici Nadzornog odbora nedvojbeno je utvrđeno da je gotovo 10 milijuna kuna potrošeno za poticajne mjere na radnim mjestima gdje su – nakon odlaska na poticajne mjere – zaposleni novi ljudi. Za ilustraciju, **10 milijuna kuna je pola godišnje uštede u 2014. godini na plaćama uslijed smanjenja 6/8/10%.**

Iako sam inicirao raspravu o bespotrebnom (a možda i štetnom) poslu „skidanja grafiti s vlakova“ ta tema još nije stavljena na dnevni red Nadzornog odbora. Naime, HŽ Putnički prijevoz ne može bez javnog natječaja sklopiti posao s nikim osim sa tvrtkom u svom vlasništvu, pa je tako HŽ Putnički prijevoz bez javnog natječaja sklopio posao s Tehničkim servisima željezničkih vozila o skidanju grafiti. Tehnički servisi nemaju obvezu raspisivanja javnog natječaja, pa su onda oni angažirali tvrtku Latis-antigrafiti d.o.o. koja je osnovana samo par mjeseci prije ovog posla i koja prema pisanju medija nije imala niti jedan posao prije ovoga. Tvrtka Latis-antigrafiti je u vlasništvu supruge osobe bliske predsjedniku Uprave Draženu Ratkoviću. Skidanje grafiti vrijedno 2,5 milijuna kuna, u vremenu kada su nam vozila potpuno nepouzdana, zadnja je stvar koja je trebala HŽ Putničkom prijevozu, pogotovu ako vidimo susjede Slovence čiji vlakovi – za razliku od naših – pouzdano voze i po zimi i po ljeti, a grafiti stoje na njima jer nisu najbitnija stvar za sigurnost, udobnost i pouzdanost prijevoza. Iskreno vjerujem da će se o ovoj temi povesti rasprava na jednoj od narednih sjednica Nadzornog odbora te da će predstavnik radnika – tko god bio – insistirati na rasvjetljavanju ovog bespotrebnog troška od kojeg su mogle imati korist privatne tvrtke a ne HŽ Putnički prijevoz. **Ovaj trošak iznosi više od jednog mjesečnog smanjenja plaće u 2014. godini!**

Tijekom mandata sam, na svakom međusindikalskom sastanku, informirao predstavnike svih sindikata o spomenutim i ostalim aktivnostima Nadzornog odbora, te na svaki upit bilo kojeg radnika HŽ Putničkog prijevoza dostavljao sve informacije koje sam mogao sukladno Zakonu o trgovačkim društvima.

Moj mandat u Nadzornom odboru prestao je s 31. prosincem 2014. godine. Od 1.siječnja 2015. do završetka izbora za predstavnika radnika u Nadzornom odboru, član Nadzornog odbora – predstavnik radnika jest kolega Vahid Bajraktarević dopredsjednik Sindikata hrvatskih željezničara.

Dalibor Petrović



XII. SABOR SINDIKATA STROJOVOĐA HRVATSKE

XII. redovni Sabor Sindikata strojovođa Hrvatske održan je od 4. do 5. studenoga 2014. u Termama Tuhelj.

Saboru je prisustvovalo 72 delegata te 40-tak promatrača.

Za predsjednika SSH izabran je Nenad Mrgan, sa 69 glasova ZA, 2 glasa PROTIV i jednim nevažecim listićem.

Za nadzorni odbor Predsjedništva SSH prijavilo se sedam kandidata, a izabrani su Ivica Paić (Šibenik), Damir Benčević (Vinkovci), Mirel Alimehaj (Osijek), Vlado Kapusta (Karlovac) i Franjo Rogina (Varaždin).

Usvojene programske dokumente, kao i izvješće o radu između dvaju sabora, donosimo u ovom broju Reflektora.

Z.M.



IZVJEŠĆE O RADU SINDIKATA 2010.-2014.

Sindikat strojovođa Hrvatske 2014. godine obilježio je 25 godina djelovanja zaštite i promicanja interesa članova na demokratskim načelima. Osnovan je odlukom štrajkaškog odbora, a na traženje strojovođa i njihovih pomoćnika u štrajku kojeg su oni započeli 30. kolovoza 1989. godine zbog nemogućnosti rješavanja ni jednog problema unutar tadašnjeg režimskog željezničkog sindikata. Priznat je kao prvi strukovni sindikat čijim se članom postaje dobrovoljnim pristupom i potpisivanjem pristupnice sindikata, a ne automatizmom prilikom zapošljavanja, što je bila odlika dotadašnjih sindikata.

Od svojeg osnutka sindikat kontinuirano rješava položaj i status strojnog osoblja i članova sindikata koji rade na radnim mjestima koji proizlaze iz radnog mjesta strojovođe, kao i status svih drugih članova. Sindikat svoj rad zasniva na zaštiti i promicanju interesa članova kroz kolektivno pregovaranje u segmentima dogovaranja cijena sata rada, uvjeta rada i zaštite na radu, a sada u novonastalim okolnostima liberaliziranog tržišta i na osnovu dogovaranja prava koja će rezultirati očuvanjem nacionalnih tvrtki te očuvanjem radnih mjesta, ne samo kroz nacionalne operatere, već zapošljavanjem strojovođa i kod privatnih operatera.

Ovim izvješćem o radu za razdoblje 2010.-2014. želim vas podsjetiti na sve ono što smo svi zajedno poduzimali, dogovarali i riješili na zadovoljstvo ne samo naših članova već i na zadovoljstvo drugih grupacija radnika u sustavu HŽ-a, kao i na okolnosti pod kojima smo - svi zajedno - radili u protekle četiri godine.

Izvješće možemo podijeliti u tri dijela. Prvi dio je vrijeme od održanog zadnjeg Sabora 2010. godine do trećeg mjeseca 2012. Taj period u stvari je kontinuitet rada sindikata od 2007. godine kada je osnovana tvrtka HŽ Vuča vlakova u kojoj smo samostalno dogovarali prava naših članova i zajednički s Upravom, s obzirom na drugačije razmišljanje Uprave, pronalazili rješenja za dobro funkcioniranje tvrtke na zadovoljstvo i radnika i poslodavca. U tom periodu, sredinom 2011. godine potpisali smo Kolektivni ugovor u kojem smo povećali cijenu sata rada za 4%, odnosno dogovorili ponovno vrednovanje rada po dogovorenim cijenama sata rada iz KU potpisanog 2007. godine. Uspoređujući s drugim tvrtkama u kojima je 2008. smanjena cijene sata rada, (ista je ostala smanjenom i nakon potpisanih novih KU 2011. godine), može se zaključiti da smo povukli dobar potez odlučujući se za korektivni faktor umjesto smanjenje cijene sata. Treba

napomenuti da je to vraćeno i zahvaljujući mnogim drugim uštedama koje smo učinili.

OŽUJAK 2012. - LISTOPAD 2012.

Drugi period je od trećeg do kraja desetog mjeseca 2012. godina kada je nova - isključivo politički postavljena - Uprava HŽ Vuče vlakova uglavnom radila na provođenju odluke HŽ Holdinga da se imovina i radnici HŽ Vuče vlakova podijele i fuzioniraju u tvrtke HŽ Putnički prijevoz i HŽ Cargo, a kako je znala da je samo marioneta u rukama drugih, gledala je kako zadovoljiti svoje apetite kroz postavljanje svojih kadrova u tvrtku Održavanje vučnih vozila, te kako očuvati svoju poziciju kroz postavljenje u neku drugu Upravu. Glavnog aktera restrukturiranja koje je završilo nesumnjivim povećanjem troškova umjesto uštedama - Slavka Linića - nije se moglo uvjeriti da njegova koncepcija restrukturiranja nije dobra. Poučeni događanjima u Europi i s dobrim namjerama, upozorili smo da bi bilo pametnije stvoriti odmah profitabilnu tvrtku - nacionalnog teretnog prijevoznika na način da se iz tvrtke HŽ Vuča vlakova izdvoje u HŽ putnički prijevoz vlakovi i dio strojovođa koji će ih posluživati, a ostatku tvrtke pripojiti zdravi dio HŽ Carga na način da tvrtka, kako god se zvala, nastavi poslovati u prvoj fazi s 1800 - 1900 radnika. Sada je, na kraju, očito da se to ipak dogodilo - samo je razlika u tome što umjesto zdrave tvrtke imamo tvrtku HŽ Cargo s 1900 radnika, ali opterećenu dugovima.

Kako je bilo očito da nikome nije u interesu provesti zdravo restrukturiranje koje će rezultirati optimalnim poslovanjem, svoje aktivnosti usmjerili smo ka očuvanju što više radnih mjesta na poslovima strojnog osoblja. Ne možemo reći da smo u konačnici bili nezadovoljni, jer - i pored svih problema s kojima smo se susretali - uspjeli smo u

svojim krajnjim nakanama da se kod podjele imovine HŽ Vuče vlakova dijele u potpunosti i lokomotive, a time i strojno osoblje što nam je omogućilo jaku pregovaračku poziciju u obje tvrtke, što je definitivno - pokazalo se poslije - bio apsolutno dobar posao. Podjelom lokomotiva potreba za brojem strojnog osoblja i u jednoj i drugoj tvrtki bila je za 10% veća. Nažalost, podjela lokomotiva je napravljena nakaradno pa su podjelom HŽ PP pripale sve modernizirane lokomotive i pored toga što ih je petnaest bilo namijenjeno potrebama HŽ Carga. Naša silna nastojanja da se provede modernizacija i konačno kupe više-sustavne lokomotive (a nastojanja smo dodatno intenzivirali u prvoj polovici 2012. godine) nisu urodila plodom, što je bio jasan signal da je dolaskom na vlas, nova Vlada odlučila tvrtku HŽ Cargo privatizirati.

Vladajuća koalicija u ulozi vlasnika paralelno donijela je odluku i najavila za godinu dana gašenje i HŽ Holdinga. Zabrinjavajuće je bilo da netko ima strategiju vođenje ovako velikog sustava samo za jednogodišnji period. Očito se u tom trenutku radilo o zadovoljavanju stranačku pripadnosti. Nismo se protivili najavljenom ukidanju velikog i neprofitabilnog HŽ Holdinga. Razlog tome je potpuno promašena kadrovska politika i imenovanje u Upravu ljudi koji nisu dorasli vođenju sustava, a što su oni pokazali gubitcima koje su napravili od 2000. do 2004. godine, kada im je prvi puta dana šansa da vode HŽ .

STUDENI 2012. - STUDENI 2014. U HŽ CARGU

Treći period je razdoblje od kraja 2012. godine da danas od kada, nakon gašenja tvrtke HŽ Vuča vlakova, zastupamo članove sindikata u dvije tvrtke. Nakon podjele HŽ Vuče vlakova vodili smo nepoštodne borbe, ne toliko s Upravama HŽ PP i HŽ Carga,

koliko s pojedinim članovima Uprave HŽ Holdinga. Očigledno da nismo nikome poželjni sugovornici zbog našeg traženja odgovornosti za učinjene propuste, traženja donošenja realnih sistematizacija, traženje smanjenja broja direktora i sindikalnih dužnosnika, ukidanja povlaštenih plaća, odnosno inzistiranju na racionalnijem poslovanju. Posebno se je nekorektnost očitavala prilikom podjele radnika, gdje uz obrazloženje da se nema više vremena, nisu prihvatili naše traženje da se podjela strojnog osoblja u vuči vlakova Pula napravi ponovo jer nisu primijenjeni propisani kriteriji, za razliku od svih ostalih vuča gdje su kriteriji ispoštivani u potpunosti.

Uprava HŽ Carga nije se snašla i pokazala je svu svoju nesposobnost, a što smo javno i otvoreno rekli i za nju i za Upravu HŽ Holdinga. Gašenje HŽ Holdinga i smjena Uprave HŽ Carga bio je preduvjet bilo kakvom napretku u tvrtci HŽ Cargo. Stanje je bilo toliko kritično da smo kao Sindikat zajedno s kolegama iz Sindikata željezničara Hrvatske dogovorili s resornim ministrom da se gubitci tvrtke saniraju kroz privatizaciju i da se na taj način očuva tvrtka i sačuvaju potrebna radna mjesta. Proveden postupak privatizacije nije uspio i iz tih razloga, sukladno dogovoru s resornim ministrom, restrukturiranje je nastavljeno imenovanjem nove Uprave i nepopularnom mjerom otpuštanjem u prvoj fazi 900 radnika, što je omogućilo realizaciju dobivanja 230 milijuna kredita za spašavanje likvidnosti tvrtke.

Objavljivanjem liste tehnološkog viška kolege iz Sindikata željezničara Hrvatske, nakon što smo sve dogovorili, odustali su od odgovora i vrlo nekorektno nas optužili da je za tako izlistan višak kriv Sindikat strojovođa Hrvatske. Paralelno smo potpisali u mjesecu veljači 2014. Kolektivni ugovor kako bi se Pravilnik o organizaciji mogao primijeniti. Dogovorili smo cijene sata rada za sistematizirana nova radna mjesta koja su nastala spajanjem postojećih. Ostala prava ostala su gotovo identična.

Optuženi smo od drugih sindikata i da redosljed kriterija za izlistavanje viška koje smo dogovorili u Kolektivnom ugovoru nije dobar te da odnos prema radu i zadovoljavanje propisanih uvjeta iz sistematizacije ne može biti kriterij ispred radnog staža. Očito nisu shvatili da problem nije u redosljedu kriterija nego u pukoj činjenici da se radnici moraju proglasiti viškom. Drugačije postavljanje kriterija rezultiralo bi samo time da bi se na listi viška našli neki drugi ljudi, ali broj ljudskih sudbina ostao bi isti. Naš cilj je bio da se proglaše viškom oni koji nisu uredno obavljali svoje obveze, radnici koji su uhvaćeni u krađama i koje se godinama, samo zato što imaju više staža, smiju onima koji uredno obavljaju svakodnevne obveze.

Svjesni svih optužbi koje su išle na našu adresu, odgovorno smo odradili taj posao i to s jedinim ciljem spašavanja tvrtke kroz dobivanje kredita, a čija je realizacija bila moguća samo ako se povuku nepopularni potezi. U tom trenutku odlučivali smo da li je važnije sačuvati radna mjesta za 1900 radnika koji će ostati u tvrtki ili braniti postojeće stanje i svjesno prouzročiti stečaj HŽ Carga. Za odluku otpuštanja radnika lakše smo se odlučili s obzirom na postojanje Željezničkog fonda kroz kojeg se radnik zbrinja tri godine, a realizacijom kredita omogućili smo zbrinjavanje viška i putem poticajnih otpremnina. I pored svega, uštede koje su planirane nisu ostvarene i ova faza programa restrukturiranja, zbog opstruiranja drugog socijalnog partnera, produžila se je za deset mjeseci, a sve je rezultiralo potpisivanjem Aneksa I i nepopularnom mjerom smanjenja plaće u trajanju od deset mjeseci. U tom periodu vodili smo naporene pregovore i svjesni određenog rizika dogovorili smanjenje plaće od početnih 14%, pa preko 10% do - na kraju - smanjenje plaće za zadnja četiri mjeseca od 7%. Vjerujemo da smo potezima koje smo povlačili doveli tvrtku HŽ Cargo da u 2015 godine na liberaliziranom tržištu postane konkurentnijom.

STUDENI 2012. - STUDENI 2014. U HŽ PUTNIČKOM PRIJEVOZU

U istom periodu niti Uprava HŽ Putničkog prijevoza nije uspjela dovesti poslovanje u zdrave okvire. Gubitci su svake godine bili sve veći i sve je kulminiralo 2014. godine iako su te godine subvencije iz državnog proračuna, unatoč smanjenju prvobitno planiranog iznosa od 635 milijuna kuna na 505, povećane u odnosu na prethodnu 2013 godinu za 150 milijuna. Bio je to dobar izgovor da se zbog - po njima smanjenih (a realno povećanih) subvencija pristupi ukidanju velikog broja vlakova. Problem je sindikat blagovremeno uočio i doslovno izlobirao da se broj vlakova reducira samo vikendom, a ne u potpunosti tijekom cijele godine na sedamnaest pruga. Na taj način iskazan je manji višak strojovođa i ostalog voznog osoblja, a ujedno bio je geografski ujednačen po cijeloj Hrvatskoj. Iskazani višak od pedeset strojovođa i pomoćnika strojovođa riješen je dobrovoljnim prihvaćanjem poticajnih otpremnina. HŽ Putnički prijevoz kroz poticajne otpremnine riješio se je puno bezbolnije viška od 160 radnika, jer su se radnici dobrovoljno javili. Do daljnjeg otpuštanja radnika nije došlo, jer su sindikati dogovorili da se smanjenjem plaća od 6, 8 i 10% ovisno o primanjima, do kraja godine odustane od daljnjih otkazivanja ugovora o radu. Krajem 2013 godine potpisali smo Kolektivni ugovor u kojem su zadržana gotovo sva postojeća prava. O pravima strojovođa pregovarali smo samostalno i prva definirali kroz posebno poglavlje u KU.

Aktivnosti koje smo vodili prilikom donošenja Pravilnika o organizaciji i sistematizacije u tvrtkama HŽ PP i HŽ Cargo uspješno su realizirane. Pokazalo se je ponovo dobrim to što, dok je HŽ Vuča vlakova bila samostalna tvrtka, nismo dozvolili nepotrebna zapošljavanja i gomilanje administrativnih radnika. Samim tim nismo bili suočeni s velikim brojem nepotrebnih izvršitelja. Samo nekolicina radnika os-



Radno predsjedništvo XII Sabora SSH

tala je bez ugovora o radu. Njihov status riješen je kroz raspored rada u drugom mjestu rada ili putem poticajnih otpremnina. Prilikom dodjele ugovora o radu vodili smo računa da radnike kvalifikacije zadovoljavaju propisane parametre u donesenoj organizaciji i sistematizaciji radnih mjesta.

Sindikat će nastaviti s aktivnostima vezanim za restrukturiranje tvrtki, ali i tvrtki kćeri. Nevezano kako će se u budućnosti restrukturirati operateri, naše aktivnosti provodili smo i provodit ćemo na način da se osigura budućnost nacionalnih operatera HŽ Carga i HŽ Putničkog prijevoza, a HŽ Cargu otvori mogućnost lakšeg pronalaženje strateškog partnera.

ZAŠTITA SVAKOG POJEDINCA

Posebna pozornost vođena je u zaštiti svakog člana sindikata. Apsurdno je da je obrana strojnog osoblja koje je sudjelovalo u izvanrednom događaju gdje su drugi bili odgovorni za učinjen propust bila daleko teža nego kada je strojno osoblje učinilo pogrešku. Istražna povjerenstva još uvijek istrage rade pristrano. Sve više se vodi sudskih sporova pa pored pružanja zaštite svakom članu, sindikat osigurava i financiranje pravne pomoći ako član sindikata dođe u situaciju da mu je ista potrebna, a koja s obzirom na cijenu vođenja sudskog spora nije mala i radnika bi zbog toga dovela u tešku financijsku situaciju. To je pored dogovaranja prava kroz kolektivni ugovor najvažniji trenutak potrebe sindikalnog organiziranja.



Biranje predsjednika i Nadzornog odbora SSH

/ foto: T. Krznarić

Razdoblje od 2010. - 2014. samo je kontinuitet rada sindikata i zato je posebno zadovoljstvo konstatirati da su rezolucije donesene na prethodnim Saborima bile jasan put rada sindikata i one su ostvarene u velikom dijelu, bez obzira na velike promjene koje su se događale u proteklom periodu.

U periodu između dva Sabora održali smo 50. sjednica Predsjedništva SSH. IO Predsjedništva prisustvovao je na svim važnim sastancima članova sindikata na koje je bio pozvan, a koje su organizirale podružnice. U protekle četiri godine održali smo niz sastanaka s predstavnicima Ministarstva prometa, pomorstva i infrastrukture, Upravom HŽ Vuče vlakova, a kasnije i Upravama HŽ Carga i HŽ Putničkog prijevoza. Na tim sastancima dogovarali smo prava i obveze, vodili smo pregovore s ciljem rješavanja problema s kojima se susreće strojno osoblje prilikom izvanrednih događaja, udaljenja od obavljanja redovitih radnih zadataka, pozivanja na provjeru znanja itd. Branili smo i dogovarali bolja prava za sve grupacije radnika. Sudjelovali smo u donošenje Pravilnika i Uputa.

Na međunarodnom planu ispunjavali smo svoje obveze, stjecali saznanja koja su nam koristila u daljnjim aktivnostima zaštite naših članova. Predstavnik našeg sindikata bio je u četverogodišnjem mandatu član Izvršnog odbora Europske federacije transportnih radnika, a kasnije i Predsjedništvu radne grupe za strojovođe ETF-a. Činimo sve da se nastavi suradnja između Europske federacije transportnih radnika i Sindikata strojovođa Europe ALE kako bi se u socijalnom dijalogu na europskoj razini što jasnije i glasnije čuo glas strojovođa.

Suradnja sa sindikatima na nacionalnoj razini nije zadovoljavajuća. Sa Sindikatom željezničara Hrvatske i pored zajedničkog nastupanja suradnja nije dobra, jer ostali su dosljedni sebi na način da nisu nikada poštivali ono što smo i dogovorili. Sa Sindikatom hrvatskih željezničara komuniciramo samo na pregovorima. Od strane tih sindikata bilo je nekorektno podgrijavati lažnu nadu radnicima da će svi ostati raditi ako budu njihovi članovi. Nekorektno je bilo i njihovo zagovaranje postojećeg stanja, a očigledno je da radnici dolaze na posao, a ne rade ništa i za taj nerad veliki broj njih, samo zato što su nekada bili direktori, ostvarivali su pravo na plaću s koeficijentom. Sa Sindikatom tehničkog pregleda vagona i vlakova i Nezavisnim sindikatom radnika HŽ Carga imamo korektno odnose kao i sa Sindikatom prometnika vlakova i Sindikatom infrastrukture koji djeluju u HŽ Infrastrukturi. Sindikat nije član niti jedne sindikalne središnjice i ako smo sudjelovali u organiziranim prosvjedima sindikalnih središnjica.

Unutar same organizacije pojedini članovi nisu nam uvijek vjerovali, a neki su iz njima znanih razloga pokušali destabilizirati sindikat. Različitost mišljenja i pravo na iznošenje različitosti ni u jednom željezničkom sindikatu nisu toliko prisutni kao u našem, a to pravo je ovom sindikatu uvijek bilo vodilja, što se najbolje oslikava na sastanci-

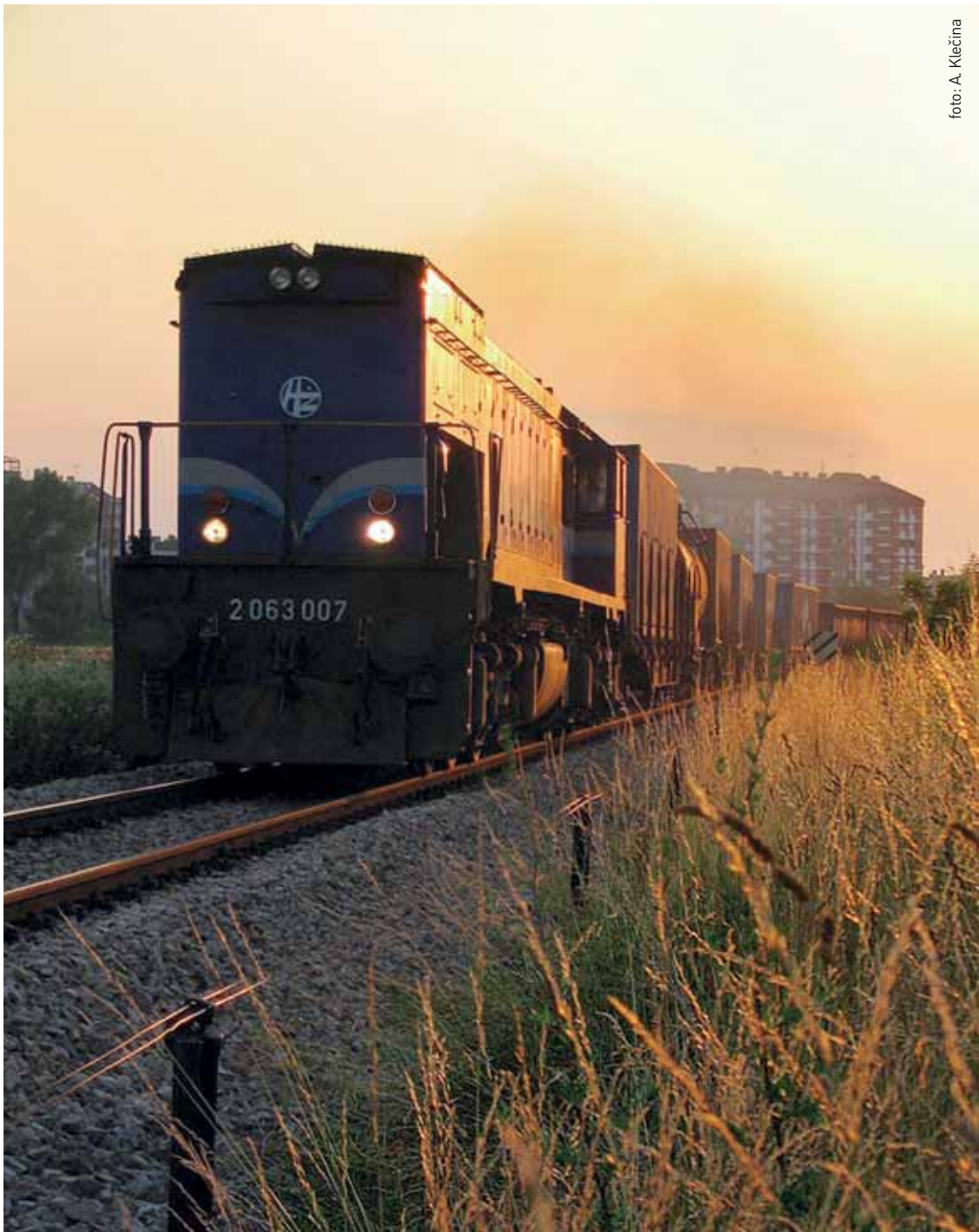


foto: A. Klečina

ma članstva gdje se otvoreno razgovara o svakom problemu, ili u činjenici da smo jedini sindikat - uz sindikat pilota - koji ima internetski forum na kojem se slobodno i bez ikakvih ustezanja iznose različita mišljenja. No, uvijek ćemo se suprotstaviti iznošenju neistina i pojedincima kojima je osnovni cilj zadovoljavanje njihovih nalogodavaca i osobnih interesa. Ipak, zajednički i svjesni da jedino zajedno možemo više, nastavljamo dogovorno rješavati probleme s kojima se članovi svakodnevno susreću. Želja nam je, pogotovo sada kada je reprezentativnost sindikata presudna u ostvarivanju prava sudjelovanja u socijalnom dijalogu, da nam se priključi sve strojno osoblje, jer jedino je Sindikat strojovođa - ma tko god ga vodio - garancija da će za strojno osoblje u kolektivnom ugovoru biti

dogovorena najbolja moguća prava, za razliku od onih koji svakodnevno govore kako su strojovođe svete krave i koji svakodnevno rade na diskreditaciji tog zanimanja.

U proteklom razdoblju uspješno su održavani susreti članova Sindikata strojovođa Hrvatske kako na Murteru tako i po podružnicama. Najveći uspjeh svih nas je da smo održali jedinstvo, zajedništvo i solidarno se pomagali kako među podružnicama tako i među članovima sindikata.

PREDSEDNIK SSH
Nenad Mrgan

VAŽNIJE AKTIVNOSTI po godinama

2011.

- održano je 13 sjednica Predsjedništva SSH
- vođene su aktivnosti s ciljem poboljšanja uvjeta rada radnika i prostora za odmor strojnog osoblja, dogovoreno postavljanje ergonomskih stolaca u kabinama lokomotiva, vođena je cjelogodišnja borba za održavanje vozila koje će garantirati sigurnu vožnju
- određeno je tko su u vuči izvršni radnici s ciljem da se instruktore, nadzornike, dispečere oslobodi obavljanja obveznih pregleda i posjedovanje potrebne grupe
- dogovoreno doškolovanje strojnog osoblja
- dogovoreno korištenje karti P2 na trošak poslodavca
- riješeni svi odštetni zahtjev, svima kojima je bila potrebno pružena je pravna zaštita
- preuređeni prostori sindikata zbog otkazivanja prostora u sindikalnoj zgradi na Krešimirovom trgu. i kupljena računala podružnicama N. Kapeli i Ogulinu
- dogovorena isplata štete obitelji poginulog kolege Damira Domitrovića i vođene su aktivnosti za što brži oporavak vježbenika strojovođe Maria Ostojića
- održan malonogometni turnir na Murteru
- dogovorili nastavak održavanja vozila u Koprivnici i Virovitici
- dogovoreni su i realizirani prijelazi strojovođa
- potpisali Kolektivni ugovor uz zadržavanja gotovo svih prava i načina isplate neoporezivog dijela za regres, božićnicu i uskršnicu , uz ukidanje korektivnog faktora.
- stalno smo pratili poštivanje Kolektivnog ugovora i kroz tumačenje članaka sprečavali pokušaje smanjenja prava
- aktivno se je sudjelovalo u radu ITF-a, ETF-a i ALE, a pogotovo na zbližavanju predstavnika ALE i ETF s ciljem dogovaranja što boljih prava za strojovođe na europskoj razini
- sudjelovali smo u osnivanju Vijeća za socijalni dijalog u sektoru željeznice
- javno rekli da dolaskom na vlast nove političke opcije, kadrovi koji se najavljuju nisu dorasli provesti restrukturiranja, a što se pokazalo točnim
- dogovorili otvaranje posebnih računa za ugroženu grupaciju radnika
- sudjelovali u izradama turnusa strojnog osoblja
- dogovorili zbrinjavanje radnika kroz poticajne otpremnine
- izvršni odbor obišao je sve podružnice, neke i više puta

2012.

- održano je 14 sjednica Predsjedništva SSH
- tvrtka HŽ Vuča vlakova odlukom vlasnika i provođenjem procesa restrukturiranja podijeljena je u dvije tvrtke. Cilj sindikata bio je kada je već došlo do podjele, da se sve dijeli pa i lokomotive, jer na taj način potreba za strojnim osobljem bila je daleko veća, a što je zadovoljavalo sindikalnu politiku da nitko od strojnog osoblja niti u prvom naletu neće biti proglašen tehnološkim viškom.
- podjela radnika - fuzioniranje radnika HŽ Vuče vlakova

u tvrtke HŽ PP i HŽ Cargo. Inzistirali smo na poštivanju kriterija koje je donio poslodavac i na taj način izbjegli prigovor sindikatu da je nekome pogodio. Kriterij i pored upozorenja nisu poštivani samo u Puli i tu postoji opravdano naše i nezadovoljstvo nekolicine strojovođa. Opravdanje da su od strane Uprave HŽ Holdinga natjerani da posao završe preko noći i da s toga može biti pojedinih pogreški nije prihvatljivo, jer su se pogreške mogle ispraviti.

■ pokazalo se je dobrim zaključeno je životno osiguranje radnika. Podjela tvrtke HŽ Vuče vlakova donijela je da se akumulirana sredstva vrate radnicima te je svaki od radnika dobio povrat veći od 2.000,00 kuna. Dogovorena je i mogućnost da svi koji žele mogu radi ostvarivanja veće dobiti nastaviti samostalno plaćati policu.

■ vraćena je kroz Aneks KU naknada za prijevoz na posao za mjesec prosinac koja se je isplaćivala, ali posebnom odlukom Uprave HŽ Vuče vlakova. Uspjelo se je dogovoriti i zadržati pravo nagrade za dar djeci.

■ dogovoren je odlazak 85 radnika u HŽ Cargu i 65 radnika u HŽ PP kroz poticajne otpremnine i kontinuiran nastavak odlaska radnika iz tvrtke uz poticajnu otpremninu. Od tog broja 89 je bilo strojno osoblje.

■ održan je malonogometni susret i susret članova sindikata na Murteru.

■ uz sve aktivnosti najvažnija je bila dogovaranje, a u konačnici i potpisivanje Ugovora o socijalnoj sigurnosti članova sindikata. Sporazum o socijalnoj sigurnosti između Sindikata strojovođa Hrvatske s jedne strane i, s druge strane, HŽ Carga d.o.o. i HŽ Putničkog prijevoza d.o.o. kao društava preuzimatelja i HŽ Vuče vlakova d.o.o. kao društva koje se preuzima potpisan je 14.rujna 2012. godine.

■ potpisana su još dva Sporazuma. Jedan između Sindikata strojovođa Hrvatske i HŽ Putničkog prijevoza d.o.o., a drugi istog sadržaja između SSH i HŽ Carga d.o.o. Tim je sporazumima regulirana obveza društava preuzimatelja da izrade Pravilnik o organizaciji kojim će sistematizirati radna mjesta za sve radnike koje preuzimaju, te na taj način radnici iste stručne spreme i zanimanja koji su preuzeti od HŽ Vuče vlakova d.o.o. ne mogu biti dovedeni u nepovoljniji položaj u daljnjem procesu restrukturiranja u odnosu na radnike koji su bili prije preuzimanja zaposleni u društvima preuzimateljima.

■ sukladno potpisanim Sporazumima nastavili smo inzistirati na donošenju novih Pravilnika o organizaciji u društvima HŽ PP i HŽ Cargo kao preduvjeta opstanka tvrtki, ali i slobodu donošenja odluka bez upletanja HŽ Holdinga. Nitko od članova nakon donošenja Pravilnika nije proglašen viškom.

■ dana 05. travnja u 17.24 sati, na 1 minutu zaustavili smo sav željeznički promet u Hrvatskoj i sviranjem upozoriti na tromost ili učinjene propuste prilikom vođenja istražnih radnji, a vezano uz pogibiju strojovođe Damira Domitrovića.

■ sve dogovorene obveze do fuzioniranja radnika u dvije tvrtke su prema radnicima isplaćene.

■ dogovorili smo zamjene strojnog osoblja između društava HŽ PP i HŽ Carga.

■ održali smo prosvjed u Pločama 11.11.2012. Zaustavili smo za vozni red 2012/2013 ukidanje vlakova na relacijama Ploče-Metković i Knin-Zadar.

■ dogovoreno je da se materijalni troškovi isplaćuju posebno svima koji to zatraže, a imaju blokirane račune.

■ napravljena je dobra procjena i dobrim se je pokazala dogovorena zamjena pomoćnika strojovođa u Rijeci i



Vizija, misija i strategija Sindikata strojovođa Hrvatske

Mi smo uvijek naprijed

VIZIJA

U Sindikatu strojovođa mi snažno vjerujemo u zajedništvo strojnog osoblja bez obzira na poduzeća u kojima radimo, bez obzira na države u kojima živimo, bez obzira na vozila koja vozimo, duboko svjesni da je zajedništvo jedino efikasno sredstvo kojim se za svakog strojovođu, ali i za sve strojovođe zajedno, može izboriti dostojanstvo. Dostojanstvo, kako ga mi u Sindikatu strojovođa vidimo, ne podrazumijeva boju košulje ili količinu dugmadi na odjeći, ili pravo da se maltretira drugog i drugačijeg radnika, nego istinsko vrednovanje rada, odgovornosti i značaja svakog radnog mjesta u sustavu.

MISIJA

Naša misija je nepromijenjena svih ovih godina i sažeto u tri riječi ona glasi - JEDNAKOST NIJE RAVNOPRAVNOST. Svi radnici u željezničkom sustavu moraju biti ravnopravni u onome u čemu su jednaki, ali jednaki, naprosto, nismo niti možemo biti u svemu. Valoriziranje specifičnosti, bilo u težini posla, uvjetima rada ili odgovornosti preuzete radom, osnovna je zadaća svakog sindikata, poglavito onoga koji - poput našeg - organizira radnike čija je odgovornost i značaj u sustavu toliki da o njemu raspravljaju i odluke donose najvažnija tijela Europske unije, dok istovremeno pojedine osobe i organizacije unutar RH i željezničkog sustava žele uspostaviti znak jednakosti između strojovođa i ostalih radnih mjesta.

STRATEGIJA

Svim raspoloživim zakonskim sredstvima radničke borbe, u suradnji sa svim strojovođama Europe i Svijeta, razmišljajući nekoliko godina unaprijed, ne bježeći od donošenja teških odluka koje rezultate donose tek nakon nekog vremena, bez lažnog populizma i dodvoravanja ikome, osigurati ostvarenje naše misije i učiniti status strojovođe izražen kroz vrednovanje njegova rada dostojnim slogana svakog hrvatskog strojovođe - «**Mi smo uvijek naprijed!**»

► nastavak sa stranice 9 / **VAŽNIJE AKTIVNOSTI SSH**

Moravicama iz HŽ Putničkog prijevoza u HŽ Cargo, jer da ista nije učinjena bilo bi viška radnika.

■ dogovorili zbrinjavanje kroz promjenu mjesta rada za strojovođe manevre i ostale pomoćnike strojovođa nakon promjene sustava napajanja od Moravica do Rijeke.

■ dogovorili kroz tumačenje članka 151. KU način evidentiranja sati ako je otkazan vlak u dane blagdana.

■ odbili, uz najavu štrajka, raspravu o prijedlogu Aneksa KU u kojem se traži ukidanje prava na aviziranje, naknade za stres i nejednakomjerno smjensko radno vrijeme, jubilarnih naknada, smanjenja postotka za svaku godinu radnog staža itd. Predsjedništvo zaključilo da se može razgovarati samo o neisplati regresa, božićnice i smanjenja broja dana go.

■ dogovorili ispostavljanje ugovora o radu na neodređeno za sve strojovođe te riješili problem nedostatka pomoćnih radnika.

■ blagovremeno uputili primjedbe na prijedloge promjene pravilnika i uputa

■ zajednički s ostalim sindikatima dogovorili osnivanje Socijalnog vijeća za sektor željeznice te usuglasili nastavak postojanja Željezničkog fonda.

■ dogovorili realizaciju isplate odštetnih zahtjeva

■ izvršni odbor SSH obišao je sve podružnice i dogovario aktivnosti vezano za zaštitu članova sindikata.

■ sudjelovali u izradama turnusa strojnog osoblja

■ dogovorili zbrinjavanje radnika kroz poticajne otpremnine

2013.

■ održano je 12 sjednica Predsjedništva SSH

■ nakon donošenja Pravilnika o organizaciji u tvrtkama HŽ Cargo i HŽ Putnički prijevoz spriječili smo ukidanje broja izvršitelja na radnim mjestima koja nisu popunjena.

■ dogovoreno je kroz preraspodjelu vlakova racionalnije naprezanje strojnog osoblja, a za neke strojovođe gdje je evidentiran višak osiguran je rad u drugim sredinama gdje je evidentiran manjak strojovođe ili su raspoređeni na rad na upražnjenim radnim mjestima.

■ dogovoreno je plaćanje obavljanja dodatnih poslova u obadviije tvrtke

■ uvažavajući loše stanje u HŽ Cargu sindikat je dogovorio strategiju nastupa prema resornom ministru i poslodavcu. Zbog neodržive situacije u HŽ Cargu s resornim ministrom dogovorili restrukturiranje HŽ Carga na način da se raspiše natječaj za pronalaženje strateškog partnera ili prodaje HŽ Carga

■ zbog nejasnog restrukturiranja tvrtke, u HŽ Cargu odbili i pored teške situacije, smanjenje plaće od 20%.

■ priznati smo kao reprezentativni sindikat u obje tvrtke. U obje tvrtke smo najbrojniji sindikat.

■ donesena odluka o vožnji vlakova smanjenom brzinom od 20 km/h zbog puštanja u promet neispravnih lokomotiva, a najavu smo iskoristili za ukazivanje na loše stanje u HŽ Cargu i potrebu smjene Uprave.

■ dogovoreno stavljanje liste tehnološkog viška van snage

■ nakon prestanka obavljanja prijevoza tereta na istarskom području dogovorili zbrinjavanje radnika u Područnom centru Rijeke.

■ dogovoren boravak radnika proglašenim tehnološkim viškom u Željezničkom fondu u trajanju od tri godine s plaćom od cca 3000,00 kuna neto.

■ ponovo je dogovarano pravo strojnom osoblju na priznavanje onolikog broja sati koliko iznosi planirana smjena kada je vlak otkazan na dane blagdana ili praznika.

■ sudjelovali u prvosibanjskim prosvjedima „Promijenite smjer“.

■ održan malonogometni turnir na Murteru

■ donesena je odluka i održan je štrajka upozorenja u trajanju od dva sata i to dana 15. svibnja 2013. godine od 12.00 do 14.00 sati. Štrajk upozorenja najavljen je u tvrtkama HŽ Cargo i HŽ Putnički prijevoz.

■ održali štrajk solidarnosti za potporu pilotima 18. svibnja u trajanju od dva sata

■ realizirana odluka o isključenju neispravnih lokomotiva iz prometa

■ isplaćen je zaostali regres radnicima za 2012 godinu

■ dogovorena primjena KU HŽ Vuči vlakova do potpisivanje novih KU

■ sukladno tehnološkim potrebama realizirali prijelaze strojovođa.

■ kroz održavanje okruglih stolova zajedno sa SPVH, SŽH i SIHŽ pokušali upozoriti na besmislenost prestanka pružanja usluga prijevoza putnika na relacijama Knin-Zadar i Ploče - Metković

■ aktivno smo učestvovali u međunarodnim aktivnostima, a predstavnik SSH imenovan je u Predsjedništvo radne grupe za strojovođe u ETF-u, a na Murteru organiziran susret predstavnika strojovođa ETF-a i ALE-a

■ učestvovali smo, kroz davanje primjedbi, u izradi i donošenju Pravilnika o ovlaštenju strojovođa

■ nakon odluke Vlade o odabiru potencijalnog kupca HŽ Carga, odmah smo započeli s dogovaranjem socijalnih prava s možebitnim novim vlasnikom Grampet grupom, kako bi - ako prodaja bude realizirana - imali jasniju situaciju i bolju poziciju.

■ spriječili nepotrebno maltretiranje strojovođa od nadobudnih lokalnih šefova

■ potpisali 31. listopada 2014. godine KU u HŽ PP, na način da su zadržana prava, a posebno je važno da se o pravima strojovođa, pratećim zanimanjima i pravima radnika pridošlim iz HŽ Vuče vlakova pregovaralo kroz posebno poglavlje.

■ dogovorili promjenu Uprave HŽ Carga s jasnim ciljem da se konačno donese Pravilnik o organizaciji s potrebnim brojem izvršitelja, a da se s radnicima proglašenim viškom, ako nisu zainteresirani za poticajne otpremnine, zaključi ugovor o radu kroz zbrinjavanje u Željezničkom fondu.

■ održano je nekoliko krugova kolektivnog pregovaranja u HŽ Cargu i pregovaranje se je privelo kraju i dogovorilo očuvanje postojećih prava

■ uspješno održani susreti članova sindikata i druženja kroz podružnice

■ sudjelovali u izradama turnusa strojnog osoblja

■ dogovorili zbrinjavanje radnika kroz poticajne

otpremnine

Izvršni odbor obišao je sve podružnice, neke i više puta, a u Zagrebu organizirali susret članova sindikata s kolegama predsjednicima Sindikata strojovođa Slovenije, Norveške i glavnim tajnikom britanskog sindikata strojovođa.

2014.

■ održano 9 sjednica Predsjedništva SSH

■ dogovorili, kroz savjetovanje o Pravilniku o organizaciji, da se radna mjesta koja rade 24 satno radno vrijeme sistematiziraju potrebnim brojem izvršitelja te dogovorili preslikavanje potrebe broja strojnog osoblja u Pravilnik o organizaciji. Na taj način dogovorili potrebu većeg broja strojnog osoblja u Rijeci, jer su isпустиili sistematizirati strojno osoblje iz Istre.

■ potpisali KU u HŽ Cargu. Sagledavajući tešku financijsku situacije tvrtke HŽ Cargo, a s ciljem očuvanja tvrtke, dogovorili korektivni faktor s kojim je masa za isplatu plaća smanjena 14%.

■ dogovorili da se sav tehnološki višak zbrine kroz poticajne otpremnine ili putem Željezničkog fonda, a kroz KU dogovorili da poticajna otpremnina kod otkazivanja ugovora o radu iznosi 120.000,00 kuna što s otkaznim rokom iznosi 140.000,00 koliko i poticajne otpremnine

■ uspjeli uz razumijevanje članova sav višak zbrinuti kroz poticajne otpremnine.

■ dogovorili način zbrinjavanja tehnološkog viška koji se je drugačijom organizacijom pojavio u Područnom centru vuče Moravice.

■ potpisivanjem KU i definiranjem cijena sata rada riješili smo problem izdavanja ugovora o radu radnicima pristiglih iz HŽ Vuče vlakova.

■ spriječili ukidanje vlakova tijekom cijele godine u HŽ PP na 17. pruga i dogovorili da se reducira broj vlakova koji voze vikendom. Na taj način spriječili proglašenje gotovo svog strojnog osoblja u nekim područjima (Rijeka, Dalmacija, Slavonija) tehnološkim viškom.

■ dogovorili da se, nakon redukcije putničkih vlakova vikendom, omogući zbrinjavanje radnika kroz poticajne otpremnine u iznosu od 200.000,00. To je rezultiralo da se na poticajne mjere javio 61 radnik, a na taj način anuliran je manji višak kod strojnog osoblja koji je bio disperziran na cijelo područje RH umjesto da je bio koncentriran samo na tri područja kako je prvotno predlagala Uprava.

■ spriječili u HŽ PP najavljena smanjenja prava uglavnom samo kod strojnog osoblja i jednim djelom primanja konduktera i dogovorili da se uštede učine kroz uvođenje korektivnog faktora za sve radnike. Tim potezom spriječeno je daljnje otpuštanje radnika do kraja godine.

■ dogovorena isplata zateznih kamata zbog kašnjenja plaće za 2013 i polovicu 2014. u HŽ Cargu

■ dogovorno smanjenje plaća najprije za 14, potom za 10, te u zadnja četiri mjeseca za 7%.

■ na Murteru su uspješno održani susreti članova sindikata

■ IO obišao je većinu podružnica i prisustvovao sastancima i druženju članova sindikata

USVOJENE REZOLUCIJE XII. Sabora SSH

1. STROJOVOĐA ISPRED SVEGA

- zaštita radnih mjesta i kolektivno pregovaranje

SSH će posebnu aktivnost usmjeriti protiv smanjenja prava strojnog osoblja i svih ostalih članova, uslijed liberalizacije i socijalnog dampinga. Neovisno o vlasničkoj strukturi tvrtke potrebno je nastaviti voditi računa o očuvanju radnih mjesta, osiguranju što boljih uvjeta za rad, a kroz Kolektivne ugovore dogovoriti što bolja prava za članove sindikata.

Više nego ikada potrebna su nam zajednička dogovaranja oko prava strojovođa kod novih prijevoznika. Transport je vrlo važna industrijska grana, a željeznice su budućnost.

SSH će se zalagati za produženje postojećih kolektivnih ugovora u HŽ Putničkom prijevozu i HŽ Cargu. Prilikom kolektivnog pregovaranja mora se učiniti sve da se zadrže postojeća prava, uz nastojanja da se ista povećaju ako postoje mogućnosti.

(jednoglasno uz amandman delegata Željka Bošnjaka)

2. RAZUM I SRCE MOGU ZAJEDNO

- socijalni dijalog

Socijalni dijalog je preduvjet da se pregovorima i dogovaranjem riješe problemi na zadovoljstvo objiju strana. O uspostavljenom socijalnom dijalogu ovisi koliko se nesporazumi mogu rješavati mirnim putem, jer štrajkovi su oblik najtežeg rješenja.

Ipak, Sindikat strojovođa se neće libiti organizirati štrajk, ako sve nesporazume i probleme ne uspije riješiti dijalogom.

(jednoglasno)

3. NE SMANJENU RADNIČKE SNAGE

- izbori za zastupanje radnika

SSH će se zalagati da se ne organiziraju izbori za radnička vijeća, već da se nastavi sa dosadašnjim načinom zastupanja prava radnika isključivo kroz sindikate i njegove povjerenike. Sindikat strojovođa uvjeren je da je zakonodavac izmislio radnička vijeća kako bi otupio radničku borbu i - uvođenjem podjela među radničke predstavnike - oslabio sindikalni pokret kao jedinu snagu koja zajedništvom može braniti radničke interese.

Ipak, kolektivnim ugovorima napravljeni su dobri preduvjeti za što boljom zastupljenosti predstavnika



našeg sindikata u eventualnim radničkim vijećima, ako drugi sindikati pokrenu izbore.

(jednoglasno)

4. ZAKONITO I HUMANO

- zbrinjavanje radnika

SSH će se zalagati da se zbrinjavanje viška radnika provodi na zakonit način i to neovisno da li se radi o redovitom otkazivanju ugovora o radu ili o utvrđivanju viška radnika putem programa rješavanja viška zaposlenika, uz nastavak poticajnih otpremnina i funkcioniranja Željezničkog fonda kao najhumanijeg oblika rješavanja teškog problema viška radnika.

5. PLAN JE OBVEZA

- SVE OSTALO JE SLOBODNO VRIJEME

- poštivanje planiranog radnog vremena i stanke

Sindikat će posebnu pozornost posvetiti poštivanju planiranog radnog vremena i stanke, pogotovu ako se započne s pritiscima prema smanjenju broja strojovođa i otpuštanju strojnog osoblja. Od članova se očekuje puna mobiliziranost i provedba ove rezolucije.

(jednoglasno)

6. STROJOVOĐA JE KLJUČAN

- STAJAT ČEMO IZA NJEGOVE ODLUKE!

- zaštita članova sindikata

Uredno i sigurno odvijanje prometa prvi je korak zaštite većine naših članova. U tom segmentu treba obratiti pozornost te će SSH štiti sve svoje članove od bilo kakvih sankcija ili šikaniranja. Posebno agresivnu zaštitu pružat će radniku ako poslodavac bude insistirao da radnik radi suprotno važećim Zakonima, propisima i uputama. Svaki član mora dobiti potpunu zaštitu ako isključi neispravnu lokomotivu iz prometa ili odbija prekovremen rad ili rad duži od planirane smjene.

U segmentu zaštite zdravlja, sindikat će posebno obratiti pažnju da se poštuju odredbe Kolektivnog ugovora vezano uz poštivanje dnevnog, tjednog i godišnjeg odmora, te da se poštuju odredbe Pravilnika o trajanju odmora, smjena i radnog vremena izvršnog osoblja i zaštite na radu.

Sigurnost prometa je na prvom mjestu.

(jednoglasno)

7. ZAJEDNO IPAK MOŽEMO VIŠE

- ALI NE PO SVAKU CIJENU

- suradnja sa sindikatima

Suradnju sa svim sindikatima i nadalje ćemo graditi na principima solidarnosti, zajedničkog djelovanja na svim područjima od zajedničkog interesa i interesnoj povezanosti. Sindikat strojovođa je spreman sindikalnoj solidarnosti podrediti veliki dio svojih aktivnosti, ali se neće ustručavati oštarih odgovora i energičnih poteza prema onim sindikatima koji javno ili tajno budu radili protiv interesa strojovođa. Prema takvim organizacijama, sve dok tako budu nastupale, iskazivanje solidarnosti ne dolazi u obzir, iako ćemo pokušati pomoći svakom radniku, pa i njihovom članu.

Prilikom provođenja sindikalnih akcija koristit ćemo znanja i pomoć međunarodnih sindikalnih organizacija ITF, ETF i ALE čiji smo članovi.

(jednoglasno)

8. NOVI KORACI ZA NOVE IZAZOVE

- osposobljavanje i očuvanje zajedničkog djelovanja

Sindikat će intenzivnije pristupiti podizanju razine informiranosti svakog člana sindikata svim mogućim sredstvima - pismenim i elektronskim putem, ali i informiranjem „jedan na jedan“. Pristupit će se održavanju tematskih sastanaka, okruglih stolova i seminara, i to ne samo za sindikalne aktiviste, nego za sve članove.

U vremenu brzih i velikih promjena dobra informiranost i kvalitetna educiranost preduvjet je zajedništva među članovima sindikata, a zajedništvo je najjači alat sindikalne borbe bilo koje grupacije radnika, pogotovu strojovođa.

Ostvarivanje osobnih interesa pojedinaca, te iznošenje netočnih informacija koje imaju cilj stvaranja razdora i sukob među članovima, mogu se spriječiti jedino kvalitetnim i pravovremenim informiranjem i dodatnim podizanjem educiranosti u sindikalnom djelovanju na svim razinama. Ovo je također preduvjet ostvarivanja sindikalne organiziranosti strojovođa koji će biti zaposleni kod operatera u nastanku, jer njihova neorganiziranost ne bi štetila samo njima - nego svim strojovodama u Hrvatskoj.

(jednoglasno uz amandman delegata Franje Mikeca)

9. BITI KORAK ISPRED

- praćenje promjena zakonskih odredbi

Sindikat će sudjelovati u izradi i promjenama zakonskih odredbi davanjem primjedbi na sve predložene izmjene i dopune, ali i drugim aktivnostima, kako bi maksimalno moguće prevenirao probleme u budućnosti. U narednom periodu nastavit će se s traženjem promjena pojedinih odredbi u Pravilnicima.

(jednoglasno)

10. ODIJELO NE ČINI STROJOVOĐU

- službena odjeća

SSH će se zalagati i nadalje za zadržavanje sada već redizajnirane službeno zaštitne odjeće, uz prilagođavanje novim okolnostima i naporima za poboljšanje iste.

(69 Za, 3 Protiv)

Shit happens!

STANJE HRVATSKOG ŽELJEZNIČKOG SUSTAVA

Nesreće se na željeznicama diljem Europe i Svijeta događaju – i u Njemačkoj i u Francuskoj, kako je rekao član Uprave HŽ Infrastrukture Ivan Vuković (a navodno je takvo štogod izvalio i premijer Milanović, očito brifiran od strane uvaženog člana Uprave i pripadnika glavnog odbora njegove stranke). I tu se slažemo, jer nesreće se stvarno događaju svugdje pa čak i u Njemačkoj i Francuskoj. Jednako kao što padaju i avioni. No kada je blisnuo prije koji mjesec onaj nesretni avion Algerian Airlinesa, peti po redu u deset godina, tamošnji se član Uprave istog tog Algeriana mr. Hagabudy Topatolunga poklopio ušima i nestao iz kadra svih javnih i nejavnih televizija, a ni

Pokušavati uspoređivati njemačku ili, još gore, francusku željeznicu s ostatcima ostataka željeznice u Hrvata je ravno pljuvanju u lice ne samo njemačkim i francuskim željezničkim Upravama, nego i svim željezničarima u Hrvatskoj. Njemački i francuski članovi uprava tamošnjih željezničkih kompanija mogli bi, i ne bi im trebalo zamjeriti, podići i tužbu za klevetu jer su volontarizam, javušluk, neodgovornost i samodopadnost sada – po sistemu svi smo jednaki – pripisani i njima. Jer, rekao je mr. Vuković, i njima se katkad shit happens! Samo je zaboravio dodati da niti jedan od članova njemačkih i francuskih željezničkih uprava nije u dvadeset i tri godine promijenio, poput njega, nekoliko stranačkih dresova i boja, od crne do crvene, grčevito tražeći koja će ga pogurati orkanskom burom u leđa ako ne za šefa Uprave, ono bar za člana; nego su oni listom – i Francuzi i Nijemci – svojim radom i znanjem (hajde dobro, možda uz mali politički povjetarac) došli do svojih pozicija. I zato, eto, Njemcima i Francuzima ide bolje, a i unatoč nekoliko stotina puta više vlakova manje pune stupce crnih kronika.

S druge strane, svim hrvatskim željezničarima zgrčio se želudac i oblio ih je hladan znoj kad su čuli da im je kao u Njemačkoj ili Francuskoj. Ne zato što su se sjetili njemačkih ili francuskih plaća, nego zato što znaju da prometnik Francois polako ispija svoju kavicu dok sa dva ili tri klika mišom propušta čopor vlako-

va, dok naš prometnik Marko mora improvizirati i raznoraznim meto-dama čepiti rupe koje su kojekakvi Vukovići napravili u organizaciji; ili zato što znaju da strojovođa Hans kad vozi po Alpama bezbrižno puši svoj Marlboro ne razmišljajući o dvo-tonskim kamenčićima po pruzi jer postoji dojava za odrone, dok onaj naš Mirko ne zna gdje da prvo pogleda – jel' u amperazu gdje mu stalno izbija prekostruja, jel' u granje koje mu lupa po šajbi jer ovi iz Infre ništa ne održavaju, ili da pazi bočno na sanirane usjeke da mu koji kamenčić od dvi-tri tone ne završi pred nosom, a o cigareti ni ne razmišlja jer mu direktor Hristo nije ni pošteno zakrpao rezervoar pa bi sve moglo planuti, kao onomad u Varaždinu... A naši su infrastrukturni manageri spiskali, i još uvijek piskaju, goleme novce na remonte i sim i tam, a poslije remonta



Opa zid - izginija majstor, a shit happens

na kraj pameti mu nije bilo da kaže – pa šta, shit happens, avioni padaju svugdje po Europi i Svijetu, eto i u Njemačkoj i u Francuskoj. Čovjek je, naime, bio toliko priseban (a bit će i pametan), pa svoj peti avion – od sedam koliko ih ima – koji se zabio u afrički pijesak u samo deset godina nije pravdao onim jednim koji je potepala Lufthansa – od 400 koliko ih ima... Jer znao je, jadan kakav jest, da niti najneobrazovaniji stanovnik nekog zabačenog afričkog plemena kojemu su luk i strijela osnovni prehrambeni alat ne bi, nakon njegove takve izjave, o njemu imao ama baš nikakvo mišljenje unatoč ekstremno zvučnom nazivu kakav je „član Uprave“.

je u pravilu još gore nego li prije. Dok ovi naši nisu počeli „sanirati“, ono što su mrski austro-ugarski okupatori i komunističke zvijeri napravili – manje nam je padalo po pruzi, a i – Boga mi – pruge su nam manje klizale. Možda ni ova kod Kamanja u subotu 13. rujna ne bi otklizala da je ekipa iz HŽ Infre nije nedavno – sanirala...

Ni tetris nisu mogli zaigrati!

U cijeloj ovoj blamaži, ipak, možda postoji tračak svjetlosti. A taj tračak svjetlosti ima i svoje ime - Renata Suša, nova predsjednica Uprave HŽ Infrastrukture. Iako je rijetka među željezničkim „upravašima“ koja nije izvorni željezničar, (izuzmemo li onog politički debelo zaštićenog koji nam je došao iz neke pivovare); dakle gospođa Suša je jedina one kišne noći kad se izvrnula lokomotiva sjela u auto

i uputila se u Split, i prva od svih njih nazvala strojovođe, upitala ih kako su i rekla jednu rečenicu koja je dokazala da je čovjek, a nadajmo se i uspješan manager – žao mi je! To je nešto što nju razlikuje od svih onih koji će joj podvaljivati laži, krive informacije i netočne brojke, na osnovu kojih će ona morati donositi odluke i zbog kojih će ona, kako to obično biva, biti kriva za sve i nju će smijeniti. A oni koji su ovaj sustav u 24 godine doveli do ruba održivosti, svi ti Vukovići, Šerići, Kolići, Španići, Carevi, Perići (nek' mi ne zamjere oni koje sam preskočio, a pogotovu ne Rene Valčić kojeg s osobitim zadovoljstvom stavljam na prvo mjesto zaslužnih), e svi će oni ostati, pa čak i kad odu u mirovinu poput Marijana Drempetića koji i danas vedri i oblači HŽ Putničkim prijevozom gdje, bez imalo srama, diže ruku za novu kupovinu uređaja za prodaju karata iako one, koje je kupio zajedno s Ratkovićem (sadašnjim gazdom HŽPP) još davne 2002. nikada nitko nije mogao iskoristiti za ništa. Pa čak ni za tetris.

I što onda očekivati od ove željeznice? Što očekivati od željeznice gdje putnički prijevoznik prioritarno, pod debelo sumnjivim okolnostima izbjegavanja javne nabave, kešira dvije milje kuna Tehničkim servisima, a da bi ovi angažirali podizvođača vrlo, vrlo bliskog centrima političke moći koji će – ne popraviti prozore, ne kupiti brtve za vrata, ne popraviti grijanje, ne napraviti ništa što nam istinski treba – nego skidati grafite s vlakova (ovdje, naravno ni za onog Vukovića, a ni za



A pala stina - ništa strašno, shit happens

premijera, sad nema veze što i Nijemci i Francuzi imaju grafite na vlakovima i ne pada im ni na kraj pameti to skidati dok vozila ne uđu na reviziju). Do duše, nit je onaj s dojčebana a ni onaj s esencefa toliko dužan politici da bi prijatelju nekog političara, recimo premijera, usred krize, opće besparice i nedostatka svega i svačega servirao, otprilike, pečenog vola i to – bez javnog natječaja, direktnom pogodbom. A zašto bi se, uostalom, tome i čudili, kad su već jednom, ne tako davno, 2002. sadašnji predsjednik Uprave HŽ PP Ratković (a tadašnji član Uprave HŽ-a) i sadašnji dopredsjednik Nadzornog odbora Drempetić (a tadašnji predsjednik Uprave HŽ-a) kupili osam vlakova – bez javnog natječaja, a i one nesretne aparate za karte, a i onu vrazje SS uređaje za ličku prugu koji služe za skupljanje prašine u raznim Infrinim skladištima.

Zavadi pa - slobodnije muljaj!

A raja? Raja bi se trebala odreći regresa u 2015. pa da se može dati još jedan bespotrebni poslić od nekih dvije milje kuna prijatelju nekog političara, premijera na primjer. I još

cijelu godinu smanjiti si plaću 8 % pa da osmislimo još pokoji informatički projekt čiju će natječajnu dokumentaciju raditi onaj tko nam ju i prodaje, a uskrsnice ćemo se odreći da platimo leasing za auto člana Uprave koji stoji parkiran jer je član Uprave, iste one koja je objavila Džihad nepostojećem alkoholu, ostao bez vozačke dozvole zbog – valjda – fermentiranog dusa od hmelja presječenog s pokojom litrom zagorskog soka od grožđa!? A on će, naravno, onda pokorno klimati glavom kad šef mu Ratković i Hristo iz Tehničkih servisa sprže parsto tisuća eura (njemački ili francuskih, svejedno) na bezvezno skidanje grafita, bez da mu padne na pamet da obavijesti o tim muljažama onog svog političkog pokrovitelja koji ga je kao osobu od povjerenja postavio u Upravu baš da mu javi ako se Dražen i Hristo razigraju s milijunima.

I onda bi se na kraju, kako je nakon splitskog odrona palo na pamet kolegama iz Sindikata prometnika, trebali početi svadati mi radnici jer kad oni prozovu ove naše antigrafitase i ovisnike o juceu u HŽ Putničkom, mi bi ih – očekuje se – trebali braniti jer – naši su naši, pa makar gurali prste u pek-

mez na uštrb naših plaća, ipak su naši; a dok mi opletemo po onim vrlim Infrastrukturnim stručnjacima koji saniraju odrone tako da se iza sanacije sve stropošta na prugu, ili organiziraju zatvor pruge tako da prometnici samo uz pomoć teleportatora iz Zvezdanih staza stignu sve obaviti, e onda će skočiti Infrini crnci u obranu jer – njihovi su ipak njihovi... A lova se vrti dok se sirotinja čerupa, kao neki dan kad je Sindikat prometnika ustao protiv Sindikata strojovođa jer smo se, gle drskosti, usudili prozvati HŽ Infru – uzorito, bezgrješno i po Duhu Svetome ustrojeno društvo. Nije im, u trenutku obrane svojih bad guyeva, uopće palo na pamet da svi ti koje smo prozvali svakodnevno maltretiraju svojim glupostima baš prometnike namećući im glupa tehnološka rješenja i pravila, tovarići im poslove koje prometnik radi još samo, i to možda, u Samoi ili Trinidadu i Tobagu. Ma nema veze, rekao je tamo neki lik koji je po zanimanju profesionalni sindikalac, otpuhujući vodenu paru iz elektronske cigarete poput parnjače, što nas ovi naši šefovi i direktorčići seksualno opće svakodnevno, ipak su oni naši.

Dalibor Petrović

HŽ CARGO

Pregovori oko aneksa Kolektivnog ugovora

Početkom godine Uprava HŽ Carga poslala je sindikatima poziv za pregovore oko novog aneksa Kolektivnog ugovora. Oni bi, bit će, smanjivali i dalje jer očito nedostaje novaca. Zanimljivo, ali radnici HŽ Carga su se tijekom 2014. godine odrekli jedne cijele plaće (3 puta po 14%, 3 puta po 10% i 4 puta po 7%) i očito još im nije dovoljno. Možda i nije, vidjet ćemo na pregovorima, no period od gotovu godinu dana dovoljan je da se naprave neki pomaci koji bi morali rezultirati uštedama, i to ne samo uštedama na račun radničkih plaća.

Pa tako, ostat će da na pregovorima razjasnimo što je to učinjeno (to ćemo brzo proći, kako stvari stoje) a što nije (e za to će nam trebati malo više vremena) u AGIT-u, što je s njegovim dugovima prema HŽ Cargu; što je učinjeno s ostalim ovisnim društvima; kako smo se pripremili za tržišnu utakmicu koja samo što nije počela itd. Nije da se ništa pozitivno nije dogodilo – povećana je raspoloživost lokomotiva, povećan je nešto i prijevoz, provedena nova organizacija (sad se već priprema i najnovija)... ali – po našem mišljenju – nije učinjeno dovoljno.

Dok čitate ovaj tekst, pregovori će biti u tijeku. Pregovarati se, naprosto mora. Hoćemo li se dogovoriti, e to je već drugo pitanje čiji odgovor ovisi prvenstveno o odgovorima na pitanja iz prethodnog ulomka.

D.P.



IMA LI IČEG SUMNJIVOG U HŽ PUTNIČKOM PRIJEVOZU?

DRAŽEN RATKOVIĆ:
“Vlak je pretežak i puno troši!”



Vlakove ne plaćaju HŽ Putnički prijevoz i država – PLACAJU IH RADNICI

Zašto se, kad god je to skuplje od uvoznih rješenja, pri investicijama HŽ Putničkog prijevoza uporno inzistira na razvoju domaćeg proizvoda i upotrebi domaće pameti, a na onima gdje postoji „opasnost“ da je domaće jeftinije i učinkovitije, apriori se odustaje i od pokušaja da se konzultiraju domaći znanstvenici, njihove organizacije, ili domaće tvrtke – pitanje je kojim bi se konačno trebala pozabaviti hrvatska Vlada ako ne želi da se i time, a možda i njome, bavi Državno odvjetništvo

HŽ Putnički prijevoz trebao je biti, uz HEP i HŽ Infrastrukturu, jedno od ključnih državnih poduzeća koje je trebalo doprinijeti ostvarenju zamisli Vlade RH o podizanju BDP-a pokretanjem velikih investicija. Najveća, ona o kupovini elektro i diesel motornih vlakova, pompozno je okončana potpisivanjem Ugovora između HŽ Putničkog prijevoza i Končar-elektroindustrije početkom prošle godine, a prvi od naručenih vlakova trebao bi po hrvatskim prugama početi

prometovati u travnju iduće godine.

Oko kupovine ovih vlakova vodila se velika polemika između onih koji su zastupali stajalište da je razvijanje potpuno novog vlaka, od početka pa do kraja na teret nacionalnog željezničkog prijevoznika, jedan od hrvatskih nacionalnih interesa zbog strateškog opredjeljenja Vlade za podizanje domaće industrijske proizvodnje. Drugi, malobrojniji, smatrali su da prijevozniku – koji je kupac vlaka – nije pametno potrošiti preko 100

milijuna kuna u razvoj projekta koji je od državnog značaja nego – ako već Vlada to želi – neka Vlada potpomaže industriju u razvoju, a prijevoznik mora izabrati i kupiti u konačnici vlakove koji su njemu isplativiji, uz uvjet da se rade u Hrvatskoj (partnerstvo s nekom domaćom industrijom, Grdeljem ili Končarom npr.). Prevagnula je prva opcija po kojoj je ocijenjeno da je puno bolje razvijati nove vlakove pa je HŽ Putnički prijevoz do sada u razvoj projekta novih vlakova

keširao oko 120 milijuna kuna (16 milijuna eura) koliko su koštala tri prototipa i još nepoznat broj milijuna na prateće aktivnosti.

Bačeno 40 milijuna kuna!

Vrijeme će pokazati jeli ovakav put ispravan i ako jest – za koga. S pozicije Končar elektroindustrije sad već možemo sa sigurnošću zaključiti da jest jer je osigurao zaposlenost njihovih kapaciteta i plaću za radnike, što je bitno za Vladu, i – što je pak bit-

no Končarevim vlasnicima - profit za dioničare. Hoće li bar približno takav efekt ovaj deal imati i na HŽ Putnički prijevoz – koji je, izuzmemo li operatere putničkog prijevoza u zemljama klasične diktature, jedini potpuno financirao razvoj prototipa, odnosno kupio tri prototipa vlaka – već postaje prilično upitno. Naime, po riječima predsjednika Uprave HŽ Putničkog prijevoza Dražena Ratkovića (koji je još u prethodnom mandatu 2000-2004. bio član Uprave koja je kupila nagibne vlakove) jedan prototip – onaj diesel-električni – ne zadovoljava jer je, kako kaže Ratković, pretežak i troši previše goriva. A to pak znači da je 40 milijuna kuna, koliko je koštao taj prototipski vlak, suštinski bačeno u vjetar. Nadalje, kredit za te vlakove neće vratiti Vlada tj. država, nego HŽ Putnički prijevoz tj. radnici. Država se samo pojavila kao jamac, što znači da dok god ima novaca na računu HŽ Putničkog prijevoza, banke se – s prednošću prvenstva u odnosu na druge obveze (pa tako i plaće, dakako) namiruju s njega.

A što se sve moglo kupiti ili napraviti, popraviti ili isplatiti za 40 milijuna kuna, koliko je koštao prototip koji – po Ratkovićevim riječima – ne zadovoljava? Primjerice – mogao se kupiti jedan i pol potpuno novi diesel-motorni vlak koji je razvijen i već prometuje po Europi ili tri rabljena koja bi mogla prometovati još bar desetak godina bez značajnijih investicijskih zahvata, moglo se temeljito popraviti (rekonstruirati s ugradnjom klimatizacije) pet do šest postojećih diesel-motornih vlakova koji trunu u livadama osječkog ili varaždinskog

depoa. Ili – svi radnici HŽ Putničkog prijevoza mogli su u narednih devet godina umjesto razvoja neuspjelog prototipa koji se neće proizvoditi imati božićnicu, uskršnicu i regres (2.500 kn godišnje).

„Glupi“ Norvežani i pametni HŽ Putnički prijevoz

A da bi povukli paralelu i pokušali zaključiti kako sa svojim novcem gospodare prijevoznici u bogatijim zemljama, navest ćemo jedan primjer iz zemlje koja ima približno stanovnika kao Hrvatska i približno veliku željezničku mrežu kao mi, ali koja ima četiri puta veći nacionalni dohodak od Hrvatske – Norveška. Dakle, Norveška ima 4,9 milijuna stanovnika, a Hrvatska 4,3 što znači da je potencijalno tržište približno jednake veličine, geografski obje su zemlje jednako „uske“ i razvučene s malom „širinom“, a disperzija stanovništva je gotovo identična – uz jednu malu geografsku Hrvatsku prednost. Naime, Zagreb je za razliku od Osla, smješten u sredini izdužene Hrvatske, dok je Oslo smješten na krajnjem jugu (poput našeg Dubrovnika) pa je krajnji sjever zemlje daleko zahtjevnije povezati s glavnim gradom, za razliku od Hrvatske. Norveška je daleko bogatija – njen BDP iznosi 255 milijardi dolara (52 tisuće dolara po stanovniku) dok naš BDP iznosi manje od 60 milijardi dolara (oko 17 tisuća dolara po stanovniku).

Norvežani su raspisali međunarodni natječaj jasno tražeći kakav vlak žele. U natječaju je, naravno, pisalo da ne žele kupiti „mačka u vreći“ tj. da se izabrani ponuditelj mora ob-

vezati na probu nuđenog vlaka na norveškim prugama, te na prilagodbu nuđenog i isprobanog modela vlaka norveškim specifičnim zahtjevima. Kad je na takvom natječaju pobjedu odnio švicarski Stadler Rail sa svojim Flirtom, prvo je iz švicarskog Bussnanga put Norveške upućen ni manje ni više nego jedan Flirt iz serije, koji je isprobavan na norveškim prugama pet godina u svim uvjetima. Tijekom isprobavanja i nakon njega vođeni su paralelno dugi i naporni pregovori što, kako i po kojoj cijeni mora biti u svakom Flirtu kojeg će kupiti Norvežani. Ostat će zabilježen jedan detalj u kojem su pedantni Norvežani tri mjeseca cijepili isto tako pedantne Švicarce oko jednog jedinog decibela buke više u upravljačnici. Naravno, ne treba dvojiti, na kraju je bilo kako su Norvežani htjeli jer u Stadleru su dobro znali da od posla neće biti ništa ako kupcu ne udovolje. A kako je bilo kod nas? E kod nas će ostati zabilježeno, za razliku od Norvežana, da smo vozili masno plaćeni prototip s napuknutim vjetrobranskim staklom



Kupili, a ne oprobali - može još jednom! / foto: Zoran Crnko

Umirovljenički domjenak u klubu strojovođa

Nekoliko generacija zajedno

Kako i priliči odlasku strojovođe u mirovinu, tako ti isti već u mirovini organiziraju se međusobno i dogovore domjenak kojim žele staviti točku na „i“ da bi zaokružili svoj radni vijek s istim kolegama s kojima su dijelili sve dobro i loše našeg posla

U zagrebačkom Klubu strojovođa, 25. listopada 2014.g. skupina friško umirovljenih strojovođa iz oba društva negdašnje Vuče vlakova priredili su skromni domjenak u povodu svog umirovljenja. Samom domjenku su prisustvovali i kolege koje su u mirovini već duže vrijeme (neki i više od 20 godina), pa su

jer su nam rekli da je to u redu – ali ne ovi iz Končara (kako bi očekivali) nego naši iz HŽ Putničkog prijevoza!?

Ivalja ovdje postaviti jedno retoričko pitanje, ali ne samo retoričko. Zašto Norvežani koji su 400% bogatiji od nas Hrvata, nisu inzistirali na razvoju svog projekta, iako zasigurno imaju industrije bar četiri puta više nego li mi? Naprosto su ocijenili da bi to bilo bacanje novaca i da to nije oportuno ni za NSB (Norveški putnički prijevoz) ni za državu kao vlasnika. Naravno, mi smo najpametniji, ne samo kod ove kupovine, nego i kod one zadnje iz 2002. godine kada je Uprava tadašnjeg HŽ-a u kojoj je kao član sjedio sadašnji predsjednik Uprave HŽ Putničkog prijevoza Dražen Ratković, kupili onih nesretnih osam nagibnih vlakova a da je i jedan od njih bar jedan dan napravio bar jedan kilometar po hrvatskim prugama. Rezultate kupovine nagibnih vlakova vidimo, ali smo već i osjetili rezultate na prototipu 6112 u kojem su se putnici vozili u kaputima krajem i početkom ove godine.

Dalibor Petrović



NA ŽELJEZNICI IMA JAKO PUNO KORISNIH STVARI KOJE SE DANAS NE KORISTE JER „NJIMA“ TO NIJE TOLIKO BITNO KOLIKO JE NAMA!

Punoljetna okretnica ili poznatija kao šajba



U depou vuče u Zagrebu postoji okretnica (okretaljka, šajba) koja se nalazi između dvije hale za popravak vlakova i lokomotiva, kolosijeka kojeg mi zovemo „grader“ i kolosijeka za odlazak u dizel depo ili izlaz/ulaz u depo iz kolodvora. Ona je u funkciji i pod „ručnom“ (zavarena) 18 godina (u tekstu nije toliko bitno koliko je točno godina van funkcije), služi za prijelaz iz hale u halu, i to samo kad kroz kanal tri prve hale postavljamo EMV na kanal dva druge hale. Služi svrsi, znači može se preko nje vozit u oba smjera i naravno proći pješice.

Često se spominjemo svi (nadzornik, skretničar, strojovoda) u procesu rada i zbivanja oko nje, jako nam je draga. Primjer kad nadzornik da zapovijed „spremi lok. kod šajbe, uzmi lok. kod šajbe ti je“,

kad objašnjava kako doći do dizel depo-a pa kaže „prodeš kraj šajbe ili lok. je pod borom kod šajbe“. Često se koristi za objašnjenje gdje je nekad bila garderoba, pa gdje je nekad bio nadzornik, uvijek je kod šajbe ... pa se pitam je li ona napravljena da se osoblje vuče i depo-a lakše snalazi kad obavljam posao ili se možda mogla bolje iskoristiti ?!

Naravno, ona je u funkciji i daje sve od sebe, znači korisna je, da nema nje ne bi se mogao „mađar“ prevesti iz hale u halu, morao bi doći pomoćni vlak sa 120 tonskom dizalicom da prebaci EMV ili da budem još ironičniji morao bi se skinuti krov sa hale da se spusti na kanal.

Sjećam se dobro kako ona (kako joj i ime kaže okretnica) lako i jednostavno okrene „Karavelu“, Bubija i mene. Sve je bilo dobro dok se nije motor

pokvario koji je vjerojatno radio od kad je ugrađen, a pitanje kako je servisiran i održavan zato ne čudi da je prestao sa radom. Od kad je motor u kvaru okretnica je namještena za prijelaz i tako zavarena stoji da je čak doživjela i punoljetnost. I od tad je u mnogim glavama usađeno da je to motor koji je “teško popraviti”, a da ne govorimo da je tvornica Gredelj (tada još na starom mjestu) 100 m bila daleko i popravlja motore za lokomotive, a da nije mogla takav motor? Narodni običaj je kad dijete postane punoljetno, položi ispit i uglavnom mu se kupi novi motor, zamislite samo da se običaji primjene i u ovom slučaju. Spominjao sam krov hale u depou, tri puta se mijenjao unatrag 15-20 g., od crijepa, limenih ploča (i polovne su nekome dobro došle) pa sve do specijalne folije, a da ne

spominjem koliko su koštali sanitarni čvorovi, da ne bude zabune i to treba sanirati i podići na višu razinu.

Nameće se pitanje, što se može napraviti za njenu punoljetnost i ulazak u svijet odraslih? Da bi ona postala prava dama i zavrtjela oko svoga prsta sve lokomotive, potrebno ju je izvaditi iz invalidskih kolica i staviti na noge i eto sve atribute dame ima.

U 18 g. lako se može zamisliti koliko je bilo raznoraznih sastanaka, brifinga u finim uredima sa ovalnim stolom, pa kancelarije sa hrastovim parketom (iz Spačve) s ugodnim stolicama koje se mijenjaju godišnje, i da se nikad nije uspjelo riješiti pitanje okretnice ali se pitam da li si „oni“ mogu zamisliti ili bar probat razumjeti kako je sjediti na ovalnoj stolici na dizel lokomotivi sa dužim krajem, koja je sve osim udobna, gdje sugovorniku tj. kolegi zbog dva pulta vidiš samo uho , jer jedan i drugi konstantno gledamo kroz prozorčić svoju polovicu pruge da bi pratili signale, primjera na dionici dok vozite vlak za Split, sad zamislite kako je ugodno tako raditi i u konačnici provoditi sigurnost, koja je eto na željeznici bitna. Zamislite kako je raditi manevru (Leskovačku, Grabu, Sesvetačku ili Tvorničku) na Gl. kolodvoru koja traje 12h i kako je raditi s lokomotivom koja nije okrenuta ispravno ili stručno rečeno po propisima? Vrlo teško i zato se sve te lokomotive ukoliko nisu „pravilno“ okrenute idu okretat tako da iz Glavnog odu u Zapadni kolodvor pa onda u Klaru i natrag u Glavni kolodvor i tek je tad spremna za normalan rad.

Tu bih još dodao za jedno okretanje manevre je potrebno vrijeme jel ovisi o prometnoj situaciji plus troškovi. Kad se dogodi kvar jedne od manevri, naravno ide u depo na popravak (ako je teži kvar u depo u RK), a u depo „kod šajbe“ ima ispravna manevra ali nije pravilno okrenuta. I sad zamislite tako 18 godina, 18 godina vozimo vlakove gdje su lokomotive „nepravilno“ okrenute, jedino nam je ostala „sreća“, ako taj dan dobiješ lok sa kraćim krajem tako da lakše i sigurnije možeš obavljati posao. To se može prevesti kao da ste u uredu dobili novi kompjuter sa boljom konfiguracijom za lakše i brže obavljanje posla.

Na početku sam se prisjetio kako je bilo prije 18 godina, sad si zamišljam što bih moglo biti za 18 godina, pretpostavljam da bih svi voljeli da dobijemo nove, bolje i modernije vlakove tako da zamijenimo stare dotrajale lokomotive i manevre, a sa njima bi i okretnica otišla u povijest.

Ilija Rašić



Zanimljivosti s kojima se susrećemo u našem poslu

Kuda idu divlje svinje

Donosimo Vam jednu zanimljivost koja je sve samo nije šala i kolega koji je to doživi još uvijek ne može vjerovat da je to stvarno u Hrvatskoj moguće, ali je. Naime naše pruge nemaju zaštitnu ogradu za divljač poput modernih europskih pruga ili naših autoputova. Stoga smo svjedoci čestih naleta na krupnu divljač što dovodi do oštećenja i kvarova na lokomotivama i motornim garniturama. Evo jedne takve priče iz Baranje...



proširi i izazove opći podsmijeh i ruganje na račun svih sudionika u ovom događaju.

Pa tako gledajući, trebalo se ispričati poslodavcima što im nismo dovezli zaposlenike na vrijeme da stvaraju nove vrijednosti. Trebalo se ispričati profesorima i učiteljima što njihovi učenici nisu došli na vrijeme da usvoje neka nova znanja, liječnicima što su im pacijenti kasnili na preglede i terapije. Najveća isprika gospodi vepar što smo obavljanjem svoga posla doveli do stradanja njenog veličanstvenog, neponovljivog i jedinog pravog vladara drage nam ravnice.

Velikom brzinom ljudi uništavaju prirodu kao i sve oko sebe pa treba vjerovati refrenu poznatog glazbenog hita „NEMA NAM POMOĆI“.

I. Ivančević

SJEĆANJE

Kolega

IGNAC MARKOVIĆ

23.12. 2013. - 23.12.2014.

Prošla je tužna godina otkako si nas prerano napustio, ali prisutan si u svakom trenu u našim srcima i uspomenama.

Pokoj Ti vječni!

Tvoji radni kolege iz Vuče vlakova Sisak

Zimske radosti

BABA VANGA PREDVIĐA: Žao mi je, ali vi stvarno nećete imati sreće



Postoje knjige o dotičnoj osobi koju mnogi poznaju kao Babu Vangu točnije ime joj je Vangelia Pandeva Dimitrova Gušterova, živjela je od 1911. do 1996. S 12. godina ostala je slijepa i bila je nepismena, ona je bila proročica i predviđjela bi što će se sve dogoditi u budućnosti i u većini slučajeva je bila u pravu, pa da vidimo što nam Baba Vanga kaže za tekuću zimu HŽ-u.

Babu Vangu smo kontaktirali preko vidovnjaka jer je – već odavno umrla. Postavili smo pitanje-dva koja su nas zanimala te smo dobili vrlo zanimljive odgovore i stoga prenosimo njena proročanstva. Pitanje je bilo što predviđa kako će proteći ova zima u vidu rada vučnih vozila i vlakova. Navodno Baba Vanga kod svojih predviđanja zna uzeti neko vrijeme prije nego odgovori (to zna proteći i cijela minuta) ali nama je odgovorila skoro pa u sekundi što nas je iznenadilo. Njeno predviđanje govori o tome da kad krene lagani hladni povjetarac koji je kud i kamo prije snijega, ali utječe na pad temperature ispod 5 stupnjeva, da ćemo imati problema s podizanjem pantografa na lokomotivama te da ćemo gubiti dosta vremena dok ne budemo u mogućnosti uključiti ih u pogon i da smo već imali i prije problema ali da se nije ništa poduzelo. Već tu smo ostali zatečeni jer od kud jedna tako stara, uz to i slijepa osoba, koja je inače živjela u Bugarskoj, zna o jednoj maloj zemlji kao što je Hrvatska i o njenoj željeznici.

Pa zar je to moguće?

Naravno da smo prvo „blejali“ kao telad u šarena vrata pa smo pod dojmom pitali je li nam može još što reći. Opet je krenula vrlo brzo i rekla je da se ne iznenadimo kad počne snijeg padati da će nam isto tako kako snijeg brzo pada i vučna vozila iz prometa ispadati. Ne vjerujući što govori pitali smo „a bako kako to misliš?“. Odgovora: „Pa dijete moje, zar niste i do sad imali tih problema, zar vam nije

kod prvih pahuljica uzemljenje počelo bacati, zar vam nije kad bi pao malo jači snijeg kočenje bilo katastrofa i doslovno ste se borili s vlakom da ga zaustavite na stajalištu, e dijete moje tako će vam biti i ove godine, nažalost ali to je tako“. Opet smo bili u čudu – pa zar je to stvarno moguće da nam se opet ponovi, pa zar smo stvarno takav baksuz i da nadređene ne zanima sredstvo od kojeg živi cijela vojska ljudi i da ono neće biti u funkciji uprihoditi nam novce s kojima bi mogli opstati i preživjeti tu opaku i sur-ovu zimu. Iako smo bili izbezumljeni s činjenicom da se po tom pitanju ništa ne rješava, a niti će se riješiti, ostali smo još više u čudu kad je Baba Vanga – sad sama – nastavila govoriti bez da smo je išta pitali.

Baklja spasa

– Dragi moji, vidim da ste dobri ljudi i da želite svojoj firmi sve najbolje, ali isto tako vidim da Vas nitko ne sluša i da ih je briga o tim problemima kao i ono malo crno ispod nokta, ali imat će te stvarno opakih problema kad padne snijeg i padnu temperature ispod nule. Ja vam preporučujem da se opskrbite bakljama kao u davna vremena, jer trebat će vam plamen nade i plameni jezičci koji će vam odlediti ventile rasterećenja koji će se, koliko vidim, opet početi smrzavati i gubit ćete zrak, da to je ta baklja spasa jer bez nje nema budućnosti vaše vam drage željeznice. Ali nije samo tu problem, već zbog snijega nećete baš moći kočiti i stoga će te biti prisiljeni ne svojom voljom isključivati vozila iz prometa što će vam smanjiti prihode i donijeti nezadovoljstvo među putnicima koji koriste vaše usluge. Kako mogu predvidjeti tako se mogu i vratiti u vremena kad sam živjela, da na istim ti prugama i s istim tim vučnim vozilima niste nikad imali takvih problema, jer ako je zbog snijega sve drugo stalo, vlak nije skoro pa nikad stao. Avioni nisu mogli uzlijetati, autobusi nisu vozili, brodovi zbog olujnog mora su bili privezani, ali nikad nisam vidjela da je vlak stao, pa tako i u mojoj Bugarskoj gdje snijega ima u izobilju – nikad vlak nije stao, ali vi nažalost nećete imati te sreće, žao mi je, jako mi je žao,“ rekla jetužno Baba Vanga. Slušajući riječi Babe Vange krenule su nam oči lagano suziti jer nismo mogli vjerovati da ćemo opet imati istih problema i tako iz godine u godinu. Vjerovali smo da nam predviđanja za ovu zimu neće biti tako strašna ali ta surova istina je strašna kako god da mi mislili.

Religijske pripreme za zimu i ostalo...

31 MISA U MEĐUGORJU

Kako nam javlja Muljo Muljavčić, naš dpisnik iz Širokog Brijega, direktor Logistike HŽ Putničkog prijevoza d.o.o. Milan Vindiš primijećen je polovicom prosinca prošle godine u samome svetištu u društvu Hriste Sikavičeva, prvog čovjeka Tehničkih servisa željezničkih vozila.

Naime, nakon razgovora s vidjelicom Vickom, direktor je Vindiš trčecim korakom oprtrčao kip Blažene Djevice Marije nekoliko desetaka puta s krunicom u rukama, obliiven hladnim znojem i s vidljivim grčem na licu, konstantno šireći pa potom sklapajući ruke i gledajući u nebesa uz izgovaranje nečega što je nalikovalo na „Gospe pomози“. Hodočasnici iz Japana, koji su u vrijeme njegova maratona oko Gospina kipa sjedili u obližnjem restoranu uživajući u hercegovačkom specijalitetu „Kameni sushi“ posvjedočili su da je hitna pomoć dojurila iz Širokog Brijega i odvezla u mostarsku bolnicu „Bijeli brijeg“ Hristu Sikavičeva koji je prvo urlao iz svog glasa „NE SNIJEG, NEEEEEE“ a potom mobitelom razgovarao s izvjesnim Draženom u Zagrebu govoreći: „Gotovo je, gotovo je Dražene – nadrapali smo! Lijepo sam ti reko da vozila pripremamo za zimu, ali ne. Tebi je bitnije da izmislim skidanje grafita za dvaipo milijuna i dam taj poso onom tvom prijatelju“.

U međuvremenu, dok je širokobriješka hitna pomoć tuleći ti-ru-ri-ru hitala pod rotirkama ka gradu s najmlađim „starim mostom“ na svijetu, Milan je Vindiš, kako nam je pouzdano dojavljeno, žurno otišao do sakristije međugorske crkve vadeći iz torbice podeblji svežanj konvertibilnih maraka, kuna i eura, kojima je platio trideset i jednu misu od kojih će se njih trideset u pravilnim vremenskim intervalima održavati u župnoj crkvi u Međugorju tijekom prosinca, siječnja i veljače, uz nakanu blage zime s minimalnom temperaturom od 10 stupnjeva, povremenom kišom (bez jakog pljuskas) i bez apsolutno i jedne pahulje snijega. Deset, navodno, u svoje ime, deset u Hristino i deset u Draženovo, a onu jednu platio je – kako se šuška po hercegovačkom svetištu – s nakanom da Gospa usliši Draženove molitve da Državno odvjetništvo ne otvori slučaj „Farbanje tunela“, ali ovaj put pod kodnim imenom „Skidanje grafita“.

Sudeći po redovitosti vlakova tijekom zadnjih padalina, franjevci u međugorskoj župi nisu odslužili ni jednu misu za blagu zimu, a valjda neće ni onu za „grafite“.

Iz Širokog brijega za Reflektor – Muljo Muljavčić

