

ISSN 1333-6223

reflektor

www.ssh.hr Zagreb, listopad 2013. | Broj 73



HŽ Cargo Što se događa?

Spas dolazi s istoka?



Volim svoju Slavoniju kad se budi,
volim dok su ljudi sneni i prvi dim iz
dimnjaka izlazi dok mama grije djeci
sobu, a sve ja to prvi namirišem
kao i prvi snijeg... Jer s lokomotive se sve
vidi - i smrt, i rađanje i nova ljubav...

Jesam li mogao bolje?

Sjećam se lijepih godina prije rata... Došli mi legama na smjenu u Virovitici... 86. nije bilo više redova za kavu i ulje, Levisice se mogle kupiti u komisionarima za marke, Marlboro k'o pljeve, osječki korzo - ne znaš koja je ljepša... Taj dan Evrovizija i mi naravno žurimo iz Virovitice da stignemo na prijenos državne nam televizije... Prži Džemo k'o lud... Tad su to bile mlade neiskvarene lokomotive, pomisliš da kad se natakariš na užarenu stolicu od skaja, ma idi bježi kakvi kraljevi na konjima - ja ih imam užarenih pod guzom 2000!!!.

I tako sretni, nakafenisali se mi u Virovitici, sjeli na pilu, Marlboro u labrtama.

Prošli mi tadašnju Podravsku Slatinu, taman onaj prijelaz u Bukovici - kad pljus! Kaže meni majstor:

- Joza jel kobila živa?

- Ma koja jebena kobila majstore ...vidim cigu, dva točka i krmaču koja gari u kuku-ruze...

- Spičili smo kobilu - kaže pokojni majstor Lajoš ...bog da mu dušu prosti, a meni neugodno, nikad nisam ništa opalio. A cigo me smoje strane gađa kamenjem po lokomotivi. Vikao je: „Gde ćeš moju decu da ubijaš; da bog da ti majka oslepela, da bog da ti se nikad jarići ne ojarili; da bog da vam sve šinje pocrkale tu di se vozate..

Nije da me nije bilo strah od tolikih kletvi, ali

zelen kakav sam bio, otvorim prozor, jer sve je smrdilo od te kobile (izgleda da dugo nije bila u klonji pošto je ova preživjela mrcina nije ni adekvatno hranila). Vidio neki deda što se dešava pa zvao miliciju... Tek toľ'ko nek' se zna da je on glavni u selu s obzirom da ima telefon... Slikali nas tamo i s kobilom i bez kobile, s cigom i bez cige... Otad se uvijek pitam: „Josipe , pa zar nisi mogao bolje?“

Nisam!!! Volim svoju Slavoniju kad se budi, volim dok su ljudi sneni i prvi dim iz dimnjaka izlazi dok mama grije djeci sobu, a sve ja to prvi namirišem kao i prvi snijeg... Jer s lokomotive se sve vidi - i smrt, i rađanje i nova ljubav...



FOTO: ANTE KLECINA

U ovom broju

Organizacija HŽ Cargo d.o.o.
RAD PO IMENIMA, A NE PO POTREBAMA 4

Moj prvi sastanak s nekom Upravom
POGLED IZ PTIČJE PERSPEKTIVE 5

Radni sastanak s Upravom
HŽ Putničkog prijevoza
OPTIMIZMA VIŠE NEGO ISPRAVNIH VLAKOVA 6

Sindikalna scena
BROJNO STANJE SINDIKALNO
ORGANIZIRANIH RADNIKA 8

Kolektivni pregovori u HŽ
Putničkom prijevozu
TRŽNICA DOLAC PRESELILA
U MIHANOVIĆEVU 12 8

Otvoreno pismo
jednog strojovođe poslodavcu
PITAM SE, PITAM 9

Što se događa u HŽ Cargo?
SPAS S ISTOKA? 10

EU i novi Zakon o sigurnosti željezničkog
prometa – svako zlo za neko dobro
NA ŽELJEZNICI POSTOJE RADNICI,
IZVRŠNI RADNICI I – STROJOVOĐE! 14

Nalog za reži putovanje ili – tko tu koga...
KAKO NAPRAVITI PROBLEM
TAMO GDJE GA NEMA? 17

Godinu dana poslije – slavonski pogledi
PODIJELE, PA SI MISLE...
ŠTO IM JE TO TREBALO? 18

Kvarnerski pogledi
PUCANJ U PRAZNO 19

PRILOG: Pravilnik o ovlaštenjima strojovođe

impressum

reflektor

izdavač:
Sindikat strojovođa Hrvatske
Zagreb, Palmotićeve 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., Bjelovar

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

Primjerak je besplatan



Početak



Običaj je da uvodnike pišu bar urednici, ako već ne glavni i odgovorni urednici. Običaj je da uvodnik bude hvalospjev. Običaj je da se uvodnik bavi planetarno bitnom temom. Ali, k vragu i običaji, mi nismo obične novine.

Mi smo novine neobičnog zanimanja, zanimanja koje se bori protiv hvalospjeva i ultimativno ustraje na istini i argumentima, zanimanja koje se ne stigne baviti planetarno bitnim stvarima jer mora ispravljati greške svih onih iznad sebe, zanimanja u kojem su kritika i samosvijest nešto urođeno, zanimanja koje s ponosom nosi slogan

– Mi smo uvijek naprijed!

I zato, evo nas u novom ruhu, nakon podužeg izbjivanja s papirnate scene. Želja nam je da ispravimo nedostatak informacija koje smo Vam prije pružali. Da, pogriješili smo, što jedine željezničke sindikalne novine u Hrvatskoj koje su upisane u Evidenciju javnih glasila (znači da ih možete potražiti u Nacionalnoj knjižnici kataloški numerirane od 1989. do danas), nisu izlazile kao što ste navikli. I kao što ste zaslužili!

Da, dugo nas nije bilo i ništa nas u tome ne opravdava. To sad mijenjamo, mijenjamo tako da ćemo opet biti svaki mjesec u Vašim vrijednim rukama s najsvježijim informacijama koje će nam biti dostupne, s tekstovima svih članova sindikata koji će imati želju napisati pokojnu rečenicu, štivo, dosjetku i slično, s vašim fotografijama koje ste snimili na svom radnom mjestu ili ste jednostavno ljubitelj fotografija. Pratit ćemo što se dešava oko nas i potruditi se na zanimljiv način to prebaciti na papir. Svi prijedlozi su dobro došli. Stoga, budimo svi zajedno - na neki način - urednici ovog našeg lista.

Kad kažemo „svi“, onda i mislimo tako. To će Te napraviti vrlo jednostavno, slanjem svojeg uratka na e-mail adresu press@ssh.hr putem koje ćemo komunicirati, obrađivati, dotjerivati te iste tekstove koje Vi napišete. Pišite o svemu što mislite da bi moglo biti zanimljivo i ostalim članovima. Trudit ćemo se biti objektivni, iskreni, moralni ali i oštri na jeziku kad za to bude potrebe jer nam nije cilj blaćenja nekog tko nije to zaslužio, već prikazat činjenice i poglede kakve vidimo svi mi.

Komentirajte nas, kritizirajte – jer svaki Vaš komentar i kritika učinit će ove novine boljim i vrednijim. Vaše komentare i kritike objavljujete na www.ssh.hr/forum u rubrici „Komentari na list Reflektor“. Pitajte nas, dajte nam ideje, uputite nas, jer bez Vas ove će novine biti samo novine. S Vama, ove će novine biti više od toga!

Stoga da ne dužimo više, ugodno čitanje!
Kako kome ...

Zoran Mršić

ORGANIZACIJA HŽ CARGO d.o.o.

Rad po imenima,
a ne po potrebama

Dana 21. kolovoza održan je sastanak Uprave HŽ Carga i Sindikata strojovođa Hrvatske s ciljem postizanja dogovora oko Prijedloga pravilnika o organizaciji HŽ Carga

Sastanku su prisustvovali predsjednik Uprave g. Ivan Lešković, g. Vlado Hanžek i g. Zlatko Martić, članovi Uprave, g. Zlatko Petričević direktor Tehnologije, gđa. Ivana Gobac direktorica ljudskih resursa, g. Gobac direktor Prodaje, g. Biber direktor Tehničko-vagonske djelatnosti, gđa Branka Kozarić, šefica službe za financije, dopredsjednik SSH Dalibor Petrović, te dva člana Sindikata strojovođa Hrvatske.

Sastanak je započet klasičnom “dobrodošlicom” predsjednika Uprave g. Ivana Leškovića, te suosjećanjem i razumijevanjem prema strojovođama: “Ipak su to naši vrijedni kolege”, naglasio je g. Lešković. Nadalje, Uprava je izložila iluzionističku viziju HŽ Carga kao velike tvrtke, tvrtke koja bi s lakoćom konkurirala svim tvrtkama koje imaju namjeru prijevoza tereta i roba na području republike Hrvatske.

Na tu viziju osvrnuo se dopredsjednik SSH Dalibor Petrović usporedivši tako najvjerojatnijeg potencijalnog kupca HŽ Carga, Rumunjsku firmu GFR s HŽ Cargom. Naime GFR ima ukupno oko 2700 radnika, a od toga broja je oko 50% strojovođa, dok HŽ Cargo broji oko 2800 zaposlenih, a od toga je manje od 600 strojovođa tj. slobodnom procjenom malo više od 20%. Nakon ovog podatka uslijedila je kraća (neugodna) šutnja, a onda je SSH pozdravio donošenje organizacije, ma kakva god ona bila, jer nedopustivo je da već godinu dana radimo bez ikakvog organizacijskog formalnog ustroja.

Hijerarhijski red

Također, SSH je pozdravio i restrukturiranje, ali ne prema modelu ponuđenom iz Uprave HŽ Carga već prema realnoj potrebi. Nadalje, SSH je predložio, kada su strojovođe u pitanju, piramidalan način tehnološkog ravnjanja procesima u djelatnosti vuče, tako da nadređeni za strojovođe nekim hijerarhijskim redom bude „šef vuče – zam-

jenik šefa Poslovnice za vuču – zamjenik direktora Tehnologije za vuču – direktor Tehnologije – Uprava”, bez uključivanja šefa Poslovnice koji tehnološki, uglavnom, nisu upućeni u djelatnost vuče. Na ovaj prijedlog sindikata najviše se pobunio član Uprave g. Zlatko Martić, te nedugo zatim dokazao svoje neznanje prema tehnološkom procesu rada u vuči.

Potpuno nepoznavanje sustava

Naime na „slučajno“ pitanje; “Jesu li ažurirane sve EV 35 za ovu godinu?” gospodin Martić odgovorio je s čuđenjem:”Pa vjerojatno jesu.”, dok na pitanje znaju li o čemu se govori - nitko od članova Uprave, zajedno s gospodinom Martićem, ali i ostali nazočni, nije rekao niti riječi, čime je zorno dokazana bahatost pojedinih članova Uprave koji misle da nešto znaju o djelatnosti vuče, ali na žalost – samo misle... Žalosno!

Sindikat strojovođa postavio je pitanje o radnom mjestu jednog od tri zamjenika direktora Tehnologije iz prijedloga pravilnika o organizaciji u HŽ Cargu. U navedenom prijedlogu navedena su dva direktora sa sufiksom (jedan je za vuču, drugi za tehničko vagonsku djelatnost) dok je treći zamjenik bez jasno postavljene zadaće u nazivu svog radnog mjesta. Nakon kraće rasprave, u kojoj je između ostalog član Uprave g. Zlatko Martić parirao kontraprijedlogom da se ukine zamjenik direktora za vuču i pripoji tehničko-vagonskoj djelatnosti, gospodin Zlatko Petričević, direktor Tehnologije, uvidio je problem, te odgovorio da će se navedenom radnom mjestu dati sufiks ili prefiks, te da će se isto tako dodati opis poslova.

Sindikat je također zatražio ukidanje radnih mjesta savjetnika tj. stručnih suradnika na kojima su uglavnom članovi bivših uprava koji i dalje primaju velike plaće bez obzira što i koliko radili.

Zoran Branković

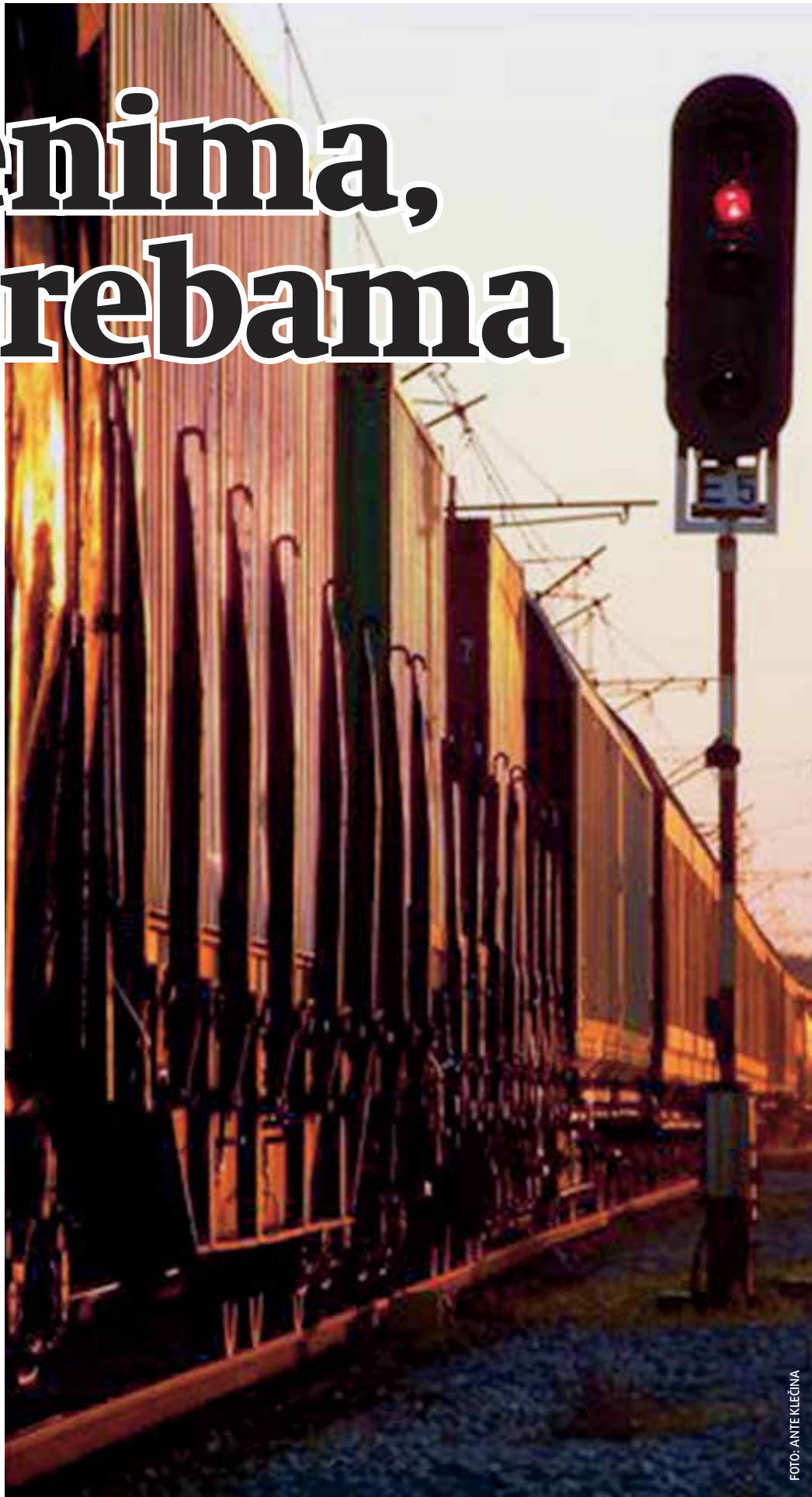


FOTO: ANTE KLEČINA

Moj prvi sastanak s nekom Upravom

Pogled iz ptičje perspektive

Kako mi je ovo prvo „štivo“ za Reflektor onda mi odmah oprostite na može bitnim greškama u pisanju, gramatici (recimo da smo sami sebi lektori), te svemu ostalom što se nađe u tekstovima. Ali vratimo se naslovu koji je doslovno to što je, a to je kako i što ptice vide iz svog leta iznad ovog svijeta. Ovo je samo osvrt događaja na kojem sam imao priliku prisustvovati, a vjerojatno će ih u buduću biti i više pa ću i imati prilike i više pisati, a vi čitati

Naime, radilo se o sastanku SSH s Upravom HŽ Carga koju čine predsjednik uprave Ivan Lešković, i članovi te iste uprave Vlado Hanžek i Zlatko Martić i još pokojih ličnosti koje čine uži krug rukovodstva te iste firme, a s druge strane stola sjedili smo mi - dopredsjednik SSH Dalibor Petrović, kolega Zoran Branković i moja malenkost. Ovim tekstom neću točno prenositi naziv sastanka i točnu temu (o tome će moj kolega Branković), ne zato što mislim da ne bi trebalo, nego zato što ovaj tekst i nije počeo s tom namjerom već baš onom kako naslov slovi – kako to izgleda neukom promatraču, svježe uvezenom u priču, tj. „ptičici“ koja je radoznalo naletjela.

Znači, sastanak je održan u prostorijama HŽ Carga. Stigli smo na vrijeme, ali smo zbog sastanka prije koji se održavao pričekali na hodniku kojih par minuta. Radoznala ptičica bi pomislila da u tako velebnoj zgradi postoji i prostorija u kojoj se može sjesti i pričekati dok prethodni sastanak ne završi, ali ja ju nisam imao prilike vidjeti (ili možda ne postoji, ali recimo da nije sad to ni toliko bitno), no i to dovoljno govori o ozbiljnosti firme u koju smo došli.

Nakon tih nekoliko minuta ulazimo i upoznajem te iste osobe koje sam već naveo na početku teksta, zauzimamo pozicije koji su nam dodijeljene i sastanak, konačno, može krenuti. Uvodnu riječ je, kako i dolikuje, uzeo predsjednik Uprave koji je, moram priznati, jako lijepo sve to izrekao i djeluje mi kao osoba koja inače zna lijepo pričati i u drugim situacijama pa je ostavio u tom trenutku pozitivan dojam. E sad, vrug mi ne da mira, pa si razmišljam kako je to tako lijepo zvučalo, a s druge strane znam da nije ništa tako lijepo u stvarnosti, kako je sve to samo trenutak i kako bi bilo sve to lijepo i u stvarnosti vidjeti, a ne samo slušati. Ali dobro, ipak je ovo sastanak gdje ljudi moraju biti kulturni i tako se odnositi tj. bonton bi trebao biti u svakome od nas. Nakon tog uvoda predsjednik Uprave daje riječ dopredsjedniku SSH koji se na isti način obraća, kurtoazno da ne može kurtoaznije, ali ni ne vidim kako drugačije nakon toga se obratiti, a bonton je ipak bonton, zar ne!

Direktor opće namjene

Kreće se u razgovor zbog čega je i sastanak dogovoren, a to su neke točke, neke riječi, uglavnom neke stvari koje SSH smatra da treba prepraviti, izbrisati ili dodati u, ako se ne varam, sistematizaciji HŽ Carga. Kreće se po nekom redu tj. točku po točku i dogovara se oko promjena recimo neke riječi u tekstu, pa promjena radnih mjesta tj. sistematizacija nekog radnog mjesta itd. i u ovom dijelu ide relativno glatko.

Prva gužva nastaje kad smo došli do točke gdje SSH sma-

tra da nema potrebe da dvije osobe u liku zamjenika direktora za „ovo“ i „ono“ (jedan od njih je za vuču) imaju točno određene zadaće dok treći zamjenik u toj priči nema mjesto u svemu tome tj. ne zna se točno njena funkcija - ali bitno da je on tu bez odgovornosti. Primjedba se odnosila da jednostavno ta „neodređena“ funkcija dobije točno određenu funkciju i da se zna iza čega stoji ta osoba tj. da se utvrdi kome je ona nadređena, a ne da se kasnije desi, kako to kod nas biva, „a nije on kriv jer nije za to niti postavljen“....a tko je? ...“e sad ne znamo tko bi trebao točno biti za to odgovoran“. Tako nekako ide i inače kod nas, odgovornost se samo prebacuje iz kutije u kutiju, a sve kutije prazne, dok ne dođe do vuče, a time i strojovođe.

I tako se mi natežemo hoće li zamjenici direktora biti svaštari ili će se znati tko je za što (jer to je interesantno i strojovođi da bi se znalo tko mu kroji sudbinu), te oko toga može li u lancu zapovijedanja strojovođe biti netko tko ne zna ništa o tehnologiji vuče, ali se monotonija nadmudivanja prekinula jednom zanimljivosti tijekom tog razgovora. Dopredsjednik upita nazočne, doslovno kao grom iz vedra neba - i to ne točno određenu osobu ali prema njoj uputi pogled - „oprostite sad sam se sjetio...jesu li ažurirane sve EV 35 za ovu godinu?“.... sekunda, dvije tišina i na to dotična osoba kaže „pa ja ne znam ali mislim da osobe koje su zadužene to rješavaju“. Pogled ide prema drugom članu Uprave, svježe imenovanom, koji malo brže reagira „pa mislim da je, ali to mogu kasnije saznati da vidimo točno. A šta je to EV 35?“.

Vuča je nešto što se maže na kruh, zar ne?

E sad što je tu meni jako zanimljivo? Jer u tom trenutku se željelo na određen način ukazati članovima Uprave da tu za stolom ne sjedi niti jedna osoba koja bi znala o čemu cijelo vrijeme govorimo dok pričamo o tehnologiji vuče pa samim tim i sistematizaciji i organizaciji kada je u pitanju djelatnost vuče, jer svi su se bavili nekim drugim zanimanjima ali im je vuča kao takva, totalna „nepoznanica“, a mišljenja sam da ima kompetentnih ljudi koje je potrebno na takve sastanke zvati jer ipak je to malo drugačiji svijet koji neki nisu, nažalost, još usvojili, a pitanje je ako i hoće kad će to biti.

Potom je postavljeno svima pitanje da zašto nema nekoga tko se razumije u vuču, ali najmlađi član Uprave trudio se objasniti da je njihov posao da oni između sebe znaju tko treba biti prisutan sastanku i da druge službe obavljaju dotične poslove. Zanimljivo kako se neki ljudi još dan danas žele igrati željeznice, a da nisu niti svjesni da će ih sutra pojest neki veći igrač s kompetentnim ljudima. Kao, možda, GFR koji ima 2700 radnika i od toga pola strojovođa, dok naš Cargo ima blizu 3000 radnika i niti 600 strojovođa. Malo je u tom trenutku bilo napeto u zraku i meni osobno neobično, ali - rekoh - sve su tu ljudi koji znaju valjda što rade i da je jednostavno to tako kad se pregovara, razgovara i dogovara nešto.

Dotakla su se pitanja određenih ljudi zbog čega su „stručni suradnici“ (sve redom bivši predsjednici ili članovi Uprava, smijenjeni dakako) i čemu oni u svemu tome jer očito je da su oni tu samo da bi ih se, eto, smjestilo negdje i neka im lijepa plaća, iako ne odgovaraju nikome. Bar sam ja tako shvatio iz priče.

Uglavnom, ptica koja ovo piše je sve to tako vidjela i eto svojim riječima prenijela i nadam se da vam je koliko toliko napisala zanimljivo štivo.

Zoran Mršić

Optimizma je puno više nego što imaju ispravnih vlakova

Sastanak se održao u prostorijama HŽ putničkog prijevoza dana 4. rujna 2013.g s Upravom u sastavu predsjednik Uprave g. Dražen Ratković, te članovi g. Robert Frdelja i g. Siniša Balent (pojačani rukovoditeljem pravnih poslova g. Vatroslavom Težulatom) te s druge strane predstavnici reprezentativnih sindikata u HŽ putničkom prijevozu ispred Sindikata željezničara Hrvatske kolege Zoran Maršić, Franjo Jularić i Juro Pejanović; ispred Sindikata hrvatskih željezničara g. Vahid Bajraktarević te ispred Sindikata strojovođa Hrvatske kolega Dalibor Petrović

Uvodnu riječ je preuzeo je domaćin g. Ratković koji je iznio niz raznih podataka o trenutnom stanju u tvrtki, planovima u budućnosti (što bližoj što daljoj), te o kolektivnom ugovoru koji bi se uskoro trebao početi dogovarati. Ali idemo nekim redom.

Akumulirani gubitak HŽ Putničkog prijevoza iznosi trenutno 260 mil. kn., ali je tvrtka likvidna što je jako bitno. Za one koji nisu upoznati s riječju likvidnost (a potpisnik ovih redaka se ubraja u njih) sad ćemo ukratko pojasniti. Likvidnost neke tvrtke, ili ti trgovačkog društva, se definira kao sposobnost da pravovremeno podmiruje svakodnevne aktivnosti bez financijskih teškoća ili svojstvo imovine ili njezinih dijelova koje se mogu pretvoriti u gotovinu dostatnu za pokrivanje obveza (izvor Wikipedija). Ukratko – likvidna firma je ona koja može na vrijeme isplatiti svoje dobavljače i – što je nama bitno – plaće radnicima, a likvidnost nužno nema veze s gubicima.

HŽ Putnički prijevoz realizirao je kredit u iznosu od 250 mil. kn. koji je podignut s namjerom servisiranja likvidnosti (zato je, izgleda, firma i likvidna!), drugi u iznosu 100 mil. kn trebao bi se uskoro realizirati a namijenjen je za investicije u vozila (popravci, održavanje i slično), te treći kredit koji je u pripremljenoj fazi, a koji će služiti za informatizaciju sustava, tj. za izradu informatičkih i automatskih kanala prodaje (kupovina karata preko

Interneta, automati za karte po kolodvorima itd.) te informatičkog sustava organizacije osoblja i vozila, a natječaj za izvršenje tih poslova trebao bi biti raspisan do 1. studenog 2013.g., dok je otvaranje ponuda predviđeno za 2014.g.

Prihod ispod plana

Prihod je, prema riječima predsjednika Uprave, povećan za 2%, što bi moglo na prvi pogled izgledati uspješno, no kada se uzme u obzir da je cijena karata povećana za 15%, očigledno je da je broj putnika smanjen za što se može naći opravdanje u recesiji, tj. u smanjenju zaposlenosti te uslijed toga i manjem broju putnika. Naravno, tu su i sve slabosti našeg voznog parka (čim Zoran Vakula nacarta na TV-u pahulju snijega pola flote odmah stane, a druga polovica kad ta pahulja padne), pa jedno i bi jedno stanje hrvatske željezničke infrastrukture po kojoj na nekim relacijama brže dolazimo kočijom nego vlakom...

Što se tiče nabavke novih vlakova, to je još uvijek u postupku. Jedinu od ponuđača tko je zadovoljio je Končar d.d., a osiguranje bankovnih garancija je u proceduri, kao i garancija od Vlade, te bi ugovor trebao biti sklopljen do kraja listopada ove godine. Realno je očekivanje, po riječima predsjednika Uprave, da bi prvi vlak izašao tek 14 mjeseci nakon potpisivanja ugovora što nam matematički govori da je to tek 2015.g. Voljeli bi da se to ne

produži u beskonačnost, kako to kod nas nažalost sve i funkcionira. Ali, kako bi se reklo - živi bili pa vidjeli!

Optimizam – realni ili pretjerani?

Predviđa se da će Vlada RH, prema PSO-ugovoru (Public servis obligations – „obveze pružanja javnih usluga“) za 2014. godinu HŽ Putničkom prijevozu uplatiti oko 653 milijuna kuna na osnovu pružanja neprofitabilnih usluga koje su bitne za državu tj. od javnog su interesa, a što bi trebalo biti dovoljno za pokrivanje gubitka koje smo spomenuli u samom početku teksta, investicije u trenutna vučna vozila do dolaska novih vlakova (nadam se samo da neće i to otići u vjetar i da ćemo i dalje imati propuh kao što ga i imamo jer kako su do sad funkcionirale stvari dobro je da se još kotrljamo) te u informatizaciju.

Kako je sve to dosta pozitivno zvučalo (netko sa strane bi rekao „pa što vama fali, čemu se vi žalite, pa imate novca, doći će vam novi vlakovi, evo samo što vam nisu i bežični internet uveli u vlak“...a na RDU-u se nismo u stanju normalno ni u čvoru Zagreb razgovarat), tako je i spomenuta neka „pesimistična“ strana po kojoj će 653 milijuna biti u pola manja...

E sad, kad bi čovjek gledao to realno, onda je i normalno da ne može sve biti u cvijeću i

sreći već da postoji tu i neka „baba roga“, ali postavlja se tu jedno sasvim normalno pitanje, KAD JE KOD NAS BILO SVE SUPER ili bar približno tome ??? Nikad i pitanje je kad će! Kako potpisnik ovih redaka radi na željeznici već punih (čistih) 18 godina i sluša još uvijek svih tih 18 godina kako će se nabaviti novi vlakovi, kako će sve informatički biti sređeno, nemoguće je a da se ne pojavi zrno (ili planina) sumnje. Je, istina je, evo lokomotivske listove dobivamo s isprintanim imenom i prezimenom (i da, mora se stanje ugljena i rada na pari upisivati, da ne zaboravimo!!!), a da ne govorimo o tome da, recimo, e-mailom dobijemo turnus (za što nisu potrebni silni milijuni za informatizaciju), da putem web stranice vidimo kad radimo ako nemamo turnus (ni za ovo nisu potrebni milijuni), a da o smartphone-u ili tabletu putem kojeg bi svi podatci o vlaku bili dostupni u realnom vremenu niti ne trošim riječi (to jest investicija, ali ona se vrati u roku dok kažemo „keks“)... Ali, to su u najblažem slučaju još uvijek „Zvezdane staze 241“ (mislim na nastavak filma pa onda znate kad bi to moglo biti), jer još uvijek je kod dobrog dijela našeg managementa (ne kod svih) prevladavajuće razmišljanje da informatizacija podrazumijeva računalno u uredu Glavnog referenta za zelene površine koje ima performanse s kojima se može srušiti Pentagonov sustav lansiranja nuklearnih projektila, dok tamo gdje se posao odvija i nastaje trošak (ali i prihod), dakle na vlaku, kemijska olovka, „kurbl-telefon“ i tek po-

koji mobitel bez pristupa Intranetu HŽ PP-a (ali i Internetu) trebaju ostati najmodernija tehnologija.

Ali, da se vratimo na „pesimističnu“ stranu ili kad ne bi bilo 653 milijuna od PSO-a, onda bi se, kako smo saznali, desilo vjerojatno sljedeće - smanjila bi se uslugu u broju vlakova, pa bi vlakovi „kotrljali“ u okolici Zagreba, nešto na sjeveru, ponešto na sjeverozapadu i gdje-koji na istoku lijepe naše! Samim time, posljedično, ide i rapidno smanjenje broja radnika i - naravno - nagomilali bi se gubici, a onda bi valjda stavili ključ u bravu (u našoj zemlji ni to ne treba čuditi).

I pri kraju uvodnog izlaganja, predsjednik Uprave se dotaknuo kolektivnog ugovora gdje se reklo da, nažalost, opet (!?) nema sredstava. Kolektivni pregovori krenuli bi uskoro. U tvrtki je u zadnje vrijeme bilo četiri otkaza ugovora o radu, dva zbog alkohola, jedan zbog krađe i jedan zbog sudara (sudar autobusa i vlaka gdje je nažalost strojovođa dobio otkaz).

Pregovori moraju biti javni!

Nakon g. Ratkovića riječ su dobili predstavnici sindikata gdje je svatko od njih pozdravio ulaganje u tvrtku, planiranu budućnost ako to stvarno bude vidljivo (i opipljivo), ali isto tako svjesni da je država još uvijek u krizi tj. da je BDP i dalje u minusu. Svi su iznosili određene probleme ili sugestije, a

jedna od sugestija dopredsjednika SSH Dalibora Petrovića, koja na prvi pogled (ali samo na prvi) i nije toliko bitna, a koju je Uprava prihvatila, je da se sjednice Pregovaračkog odbora za Kolektivne pregovore zvučno snimaju, da ne bi kasnije bilo „rekla kazala“ te da time izbjegnemo ružne stvari koje se nažalost dešavaju kod pregovaranja tj. sastanaka o nekoj tematici gdje pojedinci na sastanku zagovaraju smanjivanje nečijih prava (uglavnom se atakira na prava strojovođa) ili izjednačavanje radnih mjesta, dok po terenu pričaju sasvim drugu priču, što je Uprava i prihvatila.

Ovdje se moram dotaknuti isto tako jednog zanimljivog fenomena zvanog „strojovođe, a tko su ti?“ Dopredsjednik SSH Petrović skrenuo je u jednom trenutku pozornost Upravi na konstantno povećanje indeksa neiskorištenog godišnjeg odmora kod strojovođa u cijelom HŽ PP uz napomenu da se veliki zaostanci neće moći riješiti, kao kod nekih drugih radnih mjesta, ad-hoc zapošljavanjem na određeno tj. na tri mjeseca (dok se ne iskoriste godišnji odmori) jer strojovođa je zakonski najzahtjevnije radno mjesto i mora stažirati četiri do šest mjeseci, a što je jalovi trošak za poslodavca od oko 100.000 kn po jednom radniku, te bi valjalo – kada su u pitanju strojovođe – studioznije i temeljitije rješavati probleme da ne dođemo u situaciju da vlakovi stoje jer nema ih tko voziti. Na to je munjevito reagirao g. Vahid Bajraktarević, dopredsjednik Sindikata hrvatskih željezničara, i predložio predsjedniku Uprave (uz lagani osmijeh na licu), da strojovođe s burze volontiraju tj. stažiraju bez plaće, a kako bi onda bilo i gotovih strojovođa na burzi uz opasku „ako mogu konduktteri mogu i strojovođe“. Nastranu što predlagatelj ovoga rješenja nije očito niti zavirio u Zakon o sigurnosti i interoperabilnosti i Pravilnik o ovlaštenjima strojovođe, jer da je, zaključio bi da kod strojovođe – jedinog željezničkog radnog mjesta za kojeg je Europski parlament propisao pravila – takvo što nije moguće. Zanimljivo kako neki još uvijek, unatoč svemu, pokušavaju i pokušavaju i pokušavaju (nije tiskarska greška ponavljanja) srozati našu struku!?

Mislio sam da ću početi sve manje i manje slušati takve stvari, ali eto, spomenuo sam koliko sam u radnom odnosu kao strojovođa, nisam nažalost još doživio promjene u pojedinim glavama, tj. izbacivanje te famozne upitne rečenice „strojovođe, što oni misle da jesu?“. Tako da me u konačnici uopće ne iznenađuje situacija u kojoj su poslali vrijednog i marljivog kondukttera, ni krivog ni dužnog, bez njegove volje ili želje, na osposobljavanje za niskopodni dizel motorni vlak ili da bi, eto, on mogao uz, valjda, volontiranje i postati strojovođa! Samo - prevarili su se - jer EU je rekla jasno i glasno, da u željezničkom sustavu postoje radnici, izvršni radnici i STROJOVOĐE. Mislim da je pametnom dosta.

Zoran Mršić

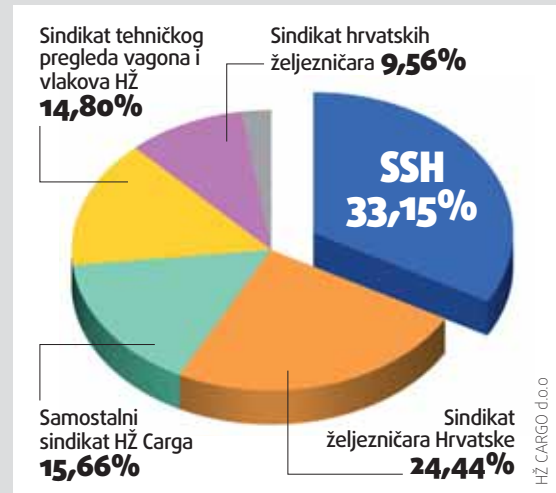
FOTO: ANTE KLEČINA



SINDIKALNO ORGANIZIRANI RADNICI

Sindikalna scena u HŽ Cargu i HŽ Putničkom prijevozu

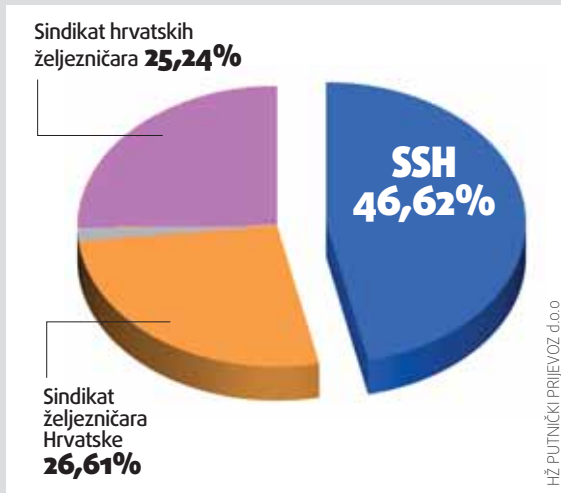
Kako je podjelom HŽ Vuče vlakova došlo i do podjele radnika na dvije strane tj. u konkretnom slučaju na HŽ Putnički prijevoz i HŽ Cargo, tako je došlo i do promjene odnosa broja članstva u pojedinom društvu. Prikazujemo kakvo je trenutno stanje po pojedinim društvima.



HŽ CARGO D.O.O.

Ukupan broj sindikalno organiziranih radnika je 2344. Sindikat strojovođa Hrvatske ima 777 članova ili 33,15%; Sindikat željezničara Hrvatske ima 573 člana ili 24,44%; Samostalni sindikat HŽ Carga ima 367 članova ili 15,66%; Sindikat tehničkog pregleda vagona i vlakova HŽ ima 347 članova ili 14,80%; Sindikat Hrvatskih željezničara ima 224 člana ili 9,56% dok ostali imaju 56 članova ili 2,39% od ukupnog broja sindikalno organiziranih radnika.

Sukladno Zakonu o reprezentativnosti, koji u ovisnosti koliko koji sindikat ima članova u odnosu na cjelokupan broj svih sindikalno organiziranih radnika, određuje tko ima pravo sudjelovati u kolektivnom pregovaranju, a to su samo oni sindikati koji imaju najmanje 20% sindikalno organiziranih radnika. Povjerenstvo za utvrđivanje reprezentativnosti pri Ministarstvu rada i mirovinskog sustava utvrdilo je da su reprezentativni sindikati u HŽ Cargu Sindikat strojovođa Hrvatske i Sindikat željezničara



Hrvatske. Spomenuti sindikati su postigli dogovor da sindikalni pregovarački odbor broji 5 (pet) članova, od toga 3 (tri) imenuje SSH, a preostala 2 (dva) SŽH.

HŽ PUTNIČKI PRIJEVOZ D.O.O.

Ukupan broj sindikalno organiziranih radnika na plaći isplaćenju u kolovozu bio je 1834. Sindikat strojovođa Hrvatske ima 855 članova ili 46,62%; Sindikat željezničara Hrvatske ima 488 članova ili 26,61%; Sindikat hrvatskih željezničara ima 463 člana ili 25,24%, a ostali imaju 28 članova ili 1,53%.

I tu je također isto povjerenstvo za utvrđivanje reprezentativnosti utvrdilo da su reprezentativni sindikati u HŽ Putničkom prijevozu Sindikat strojovođa Hrvatske, Sindikat željezničara Hrvatske i Sindikat hrvatskih željezničara. Sindikati su također postigli dogovor oko broja članova u pregovaračkim odborima kojih je ukupno 8 i to na način da SSH ima 4 (četiri) člana, 2 (dva) SŽH i 2 (dva) SHŽ.



FOTO: BERISLAV ŽILUČ



Tržnica Dolac preselila u Mihanovićevu 12

10. rujna 2013. godine započeli su kolektivni pregovori u HŽ Putničkom prijevozu d.o.o. Pregovarački odbor sindikata broji osam članova, četiri iz Sindikata strojovođa Hrvatske i po dva iz Sindikata željezničara Hrvatske i Sindikata hrvatskih željezničara

Predstavnici Sindikata strojovođa Hrvatske su Nenad Mrgan, Dalibor Petrović, Željko Vinković i Stjepan Fotović (zamjene su Darko Vrček, Siniša Išek, Mato Brkić i Ante Brletić), ispred Sindikata željezničara Hrvatske su Franjo Jularić i Juro Pejanović, dok Sindikat hrvatskih željezničara predstavljaju Ivan Forgač, dipl. ing. i Vahid Bajraktarević. U Pregovaračkom odboru poslodavca mjesto je našla kompletna druga linija zapovijedanja – direktorica Tehnologije Sandra Bilić dipl. ing., direktorica Prodaje Anita Špigelski dipl. ing., direktor Nabave Franjo Hakenberg dipl. pravnik, direktor Financija Miljenko Lepur dipl. oec. proces-manager mr. Tomislav Prpić, a svi pod dirigentskom palicom prvog pravika među putničkim

željezničarima – Vatroslava Težulata, dipl.pravnika. Pregovori su započeli konstituiranjem odbora. Koordinator ispred poslodavca je, kako rekosmo, Vatroslav Težulat, dok sindikalni pregovarački tim koordinira Dalibor Petrović, a zamjenjuju ga Juro Pejanović iz Sindikata željezničara Hrvatske i Ivan Forgač dipl.ing. iz Sindikata hrvatskih željezničara.

Pregovarački odbor Uprave kontra Uprave!?

Na konstituirajućoj sjednici prisustvovalo je sedam sindikalnih pregovarača (četiri iz SSH, dva iz SŽH i jedan iz SHŽ). Sindikat strojovođa Hrvatske predložio je da se sve sjednice kolektivnog pregovaranja zvučno snimaju kako se ne bi pojavila

moćnost da netko jedno priča na pregovorima, drugo na terenu ili da se nešto dogovori pa da netko kaže da se ništa nije dogovorilo, s čim se Uprava na nekoliko dana ranije održanom sastanku sa sindikatima i složila. Međutim, prijedlog SSH podržali su samo kolege iz Sindikata željezničara Hrvatske dok se kolega iz Sindikata hrvatskih željezničara energično usprotivio tom prijedlogu. Pregovarački odbor poslodavca (suprotno jednoglasnom stavu svoje Uprave) nakon kraće stanke priklonio se stavu o nužnoj tajnosti pregovora kojeg je zastupao SHŽ, jasno stavljajući do znanja da oni, kao i SHŽ, žele da sve ono što se izrekne na pregovorima mora ostati tajna, osim onoga što se objavi u službenom zapisniku.

Cjenjkanje na placu

Poslodavac je potom predložio svoje prijedloge izmjena Kolektivnog ugovora. Prijedlog je potpuno neozbiljan, nerazrađen, nepotkrijepljen brojkama i – uopće – više podsjeća na cjenjkanje na placu, nego li na želju da se ozbiljno pregovara. Naime, niti uz jednu točku prijedloga nije napisano niti slovo nekog obrazloženja, ne daj Bože argumenta. No, bez obzira na želju Pregovaračkog odbora poslodavca i SHŽ-a za strogom tajnošću pregovora, slobodno možemo napisati, a da se ne ogriješimo o obvezu tajnosti, da je intencija tog prijedloga udariti po džepu prvenstveno strojovođe kroz plaću, ostala primanja i neka druga prava, a potom – nešto malo manje (ali ne znatno) i na konduktore, dok ostali prolaze – manje, više – neokrznuti tim prijedlogom.

Bez obzira na suprotstavljena razmišljanja o javnosti pregovora, sindikati su odbili neargumentirani i djelomično protuzakoniti prijedlog, te izradili zajednički prijedlog sindikata (ovjerivši ga potpisima sindikalnih predstavnika i to na svakoj stranici prijedloga) i predali ga poslodavcu 13. rujna 2013. Prijedlog sindikata je uravnotežen i uvažava specifičnosti svake djelatnosti. Pregovori su potom dalje nastavljeni i još uvijek se vode. Sindikat strojovođa Hrvatske se trudi biti konstruktivan partner u dijalogu i u dobroj vjeri sklopiti Ugovor. Pregovori su trenutno u uznapređovaloj fazi i – ukoliko ne bude drastičnih promjena već usuglašenih stajališta – za očekivati je da će Kolektivni ugovor (ili Aneks) biti potpisan do kraja mjeseca rujna.

Otvoreno pismo jednog strojovođe poslodavcu

Kažu mi da živimo u slobodnim vremenima i državi koja je socijalno osjetljiva na probleme malog čovjeka. Kažu mi da ima pravo na mnogo što uključujući i isplatu teško zarađene plaće. Kažu mi da imam strpljenja i razumijevanja. Kažu mi što šta.... Ljudi smo, možda ne lažu?

Pitam se, pitam...

A onda ne mogu da se ne pitam da li je moguće da je državi i mom poslodavcu svejedno, i svima nama, sasvim svejedno hoću li namiriti svoja radnička prava, svoje plaće ili ne? Naravno u ovako kriznoj situaciji. Svi zajedno smo svjedočili unazad nekoliko mjeseci dolasku ljudi na Markov trg, i druge trgove u Hrvatskoj, koji su ukazivali na jedno te isto, radili tri, četiri, pet, šest mjeseci, a nisu dobili plaću. I svi preko toga prelazimo kao da se radilo o elementarnoj nepogodi izazvanoj višom prirodnom silom, a ne neodgovornom ponašanju poslodavaca. Mi smo ti ljudi prema kojima se vodi ovršni postupak za neplaćanje komunalne naknade, televizijske pretplate, neplaćanje računa za struju, vodu, plin i grijanje i u tom dijelu protiv nas ovršni postupak funkcionira besprijekorno. Pa ne mogu

da se ne pitam kako svi mogu naplatiti svoja potraživanja a ja još uvijek da budem strpljiv i čekam svoj zarađen novac, pitam se.

Nisam li na svaki poziv odlazio raditi i jutom i noću, nisam li s ponosom vozio svaku lokomotivu i doveo je k svome cilju, nisam ni pitao je li petak ili svetak ili samo još jedan u tjednu... vagoni moraju stići, nisam li otišao i bez i jednog novčića i gladan i žedan i po kiši i snijegu i po suncu i žegi... Nisam li?

„Na lokomotivu se s ljubavlju penjem.
Zeleno - krećem! Crveno - stajem!
I kažem: svega mi je dosta
al' ipak se ne kajem.“

Da, dosta mi je!!! Volim svoj posao i ne kajem se, ali moja ljubav i odgovornost neće platiti moje račune, neće odškolovati moju djecu, neće ugrijati moj dom, neće nahraniti moju obitelj... Moja plaća hoće, moja zarađena plaća hoće!

Iako još uvijek slušam što mi kažete, još uvijek vjerujem u ono što mi kažete, vrijeme je da se riječi zamijene djelima. Na vama je red!
Slaven Bačić

ŠTO SE DOGAĐA U HŽ CARGU?

SPAS DOLAZI S ISTOKA?

Nekako smo već navikli da spas uvijek dolazi sa zapada. No, kao što je već odavno poznata ona željezničarska „gdje prestaje logika počinje željeznica“, u HŽ Cargu sve su oči uprte na istok, a rumunjski su Internet portali doživjeli nagli skok posjeta s domene hzcargo.hr. Ali, gotovo je kad je gotovo, a – još nije gotovo! Naime, GRAMPETovci su se rastrčali po lijepom našem Cargu ne bi li vidjeli koliko stanje koje im je naša Vlada prezentirala odgovara istini, a i pročešljali su sve knjige HŽ Marfe, pa preostaje vidjeti što će se dogoditi. Postoje dva scenarija – jedan bolji, drugi dobar. Ima tu još i onaj treći – crni...

GFR (Grup Feroviar Roman) je najveće privatno željezničko poduzeće u Rumunjskoj (a neki kažu i u Europi) i dio je Grampet grupe u čijem se sastavu nalazi još niz željezničkih poduzeća, uglavnom iz branše teretnog prijevoza i održavanja. GFR je – prema svim dostupnim informacijama – uspješan cargo prijevoznik, a oko je – osim na HŽ Cargo kao državnu kompaniju – bacio i na CFR Marfu (Marfa na rumunjskom znači „roba“) koja je nastala podjelom nekad jedinstvenih rumunjskih željeznica SNCFR. CFR Marfa je u velikim problemima jer politička postavljanja upravljačkih struktura urušila su sve što se moglo urušiti kada je poslovanje u pitanju, taman kao i u lijepom našem Cargu. Marfa je malo krupniji zalogaj za Grampet, tako da je ona trenutno prioritet GFR-a, iako se u toj kompaniji trude paralelno voziti po oba privatizacijska kolosijeka – onom marfinom i onom cargovom.

Tijekom prve polovice rujna, GFR-ovi su se eksperti doslovno rastrčali po cijeloj Hrvatskoj ne bi li ustanovili kakvo je stvarno stanje HŽ Carga. Naime, njihova ponuda upućena Vladi temeljila se na osnovnim podacima koje je Vlada iznijela u svom pozivu na ponude, ali konačna ponuda po kojoj GFR ili može ostati kod svoje prve ponude ili je korigirati uslijedit će ovih dana kao rezultat dubinskog snimanja stanja u kompaniji.

Due diligence ili – dam kol’ko vrijedi!

Ukoliko GFR, nakon „due diligence“-a kaže da je inicijalna ponuda nepromijenjena, tj. da ostaju kod nje, sve bi dalje trebalo ići gotovo munjevitom. U tom bi slučaju odluka o prodaji 75%-tnog dijela lijepog našeg Carga vrlo brzo završila na sjednici Vlade, a brzina donošenja te odluke ovisit će o veličini rupe

u Linićevoj kasici prasici. Kako je svakom prosječno informiranom Hrvatu jasno da je Linićeva prasica jako gladna, onda je sasvim logično za očekivati da će ta odluka imati vrlo visok prioritet. E sad, čisto hipotetski, da je GFR neka državna istočno-europska kompanija, kakav je naš HŽ Cargo, onda bismo bili sigurni da će ovaj munjeviti scenarij biti sasvim izvjestan. Međutim, GFR treba iskeširati hrvatskoj Vladi novce koje je stekao (ovako ili onako, sad je sasvim svjedno) ili se kreditno zadužio (i to je nebitno kako) izvjesni Gruia Stoica, a opće je poznato, čak i kod nas, kad se troše svoji novci onda se pazi na što se i koliko se troši. Na ŠTO planiraju trošiti Gruine novce u GFR-u su znali kad su se javili na natječaj, a sada kad su pregledali fizički dio lijepog našeg Carga rastrčavši se po svim depovima, centrima, lokomotivama itd. te kad vrlo dobro vide njegov „virtualni“ dio tj. poslovne knjige, odlučit će – KOLIKO su spremni platiti!

Tu dolazimo do drugog scenarija koji otprilike ide ovako. Ako GFR zaključi da je Vlada (pa time i aktualna politička Uprava koju je ona postavila u lijepi naš Cargo) isfrizirala informacije na osnovu kojih je pristigla GFR-ova inicijalna ponuda koja se ekipi u Banskim dvorima najviše svidjela jer je i najjače zvonila s kovanicama, a friziranje naše ljepote nas ne bi ni malo začudilo, onda će – jednostavnim rječnikom – Gruia Stoica smanjiti svoju ponudu. Nakon početnog šoka u Vladi će prionuti novim pregovorima kojima će prvo pokušati GFR-ovce

uvjeriti da su oni tamo nešto krivo vidjeli ili pročitali.

No, s obzirom da se troše „gazdini“ a ne državni novci, takva „špreha“ neće proći pa će pregovori oko cijene morati krenuti. Na kraju, ili se neće dogovoriti (Bože nas sačuvaj te mogućnosti!) ili će gladna Linićeva kasica prasica ubaciti nešto pod zub, ali ne onoliko koliko je priželjkivala. U slučaju ovakvog scenarija, priča bi se mogla odužiti do kraja godine. Ali, kako već rekosmo, Bože nas sačuvaj, što ako GFR-odustane? To je onaj – treći, crni scenarij, o kojem ćemo štogod reći nakon što se pozabavimo aktualnom situacijom u potencijalnoj HŽ Marfi. HŽ Cargo, nekad ponos hrvatskog kopnenog teretnog prijevoza, sada ne da je na koljenima, nego je u fazi raspada i rasula. U samo osam mjeseci od preuzimanja vučnih vozila od ex HŽ Vuče vlakova, broj raspoloživih lokomotiva se – prepolovio. Nije nimalo grubo reći da je to samo i isključivo zbog sukoba

Ekonomskoj okupaciji Hrvatske nitko se nije mogao veseliti do – Carga. Jer, ako nas ‘ne okupiraju’ Rumunji, pa makar i dio ‘poginuo’, onda ćemo svi umrijeti – i to od gladi!

nikakve ateste niti za proizvodnju pajsera, a kamo li kotača i osovina za lokomotive, dok su nekako u isto vrijeme pripadnici drugog klan oblijetali ured Uprave kako bi njihov ponuđač osovina prošao, jer on – eto – već proizvodi i ima sve certifikate za proizvodnju osovina za – tačke!? I tako, dok je sukob klanova sve više prerastao u otvoreni rat, lokomotive su ispadale iz prometa jedna za drugom...

I kad bi to bar bilo sve... Javna je tajna da bar pola „ekipe u Cargu“ radi za nekog drugoga umjesto za HŽ Cargo. Pa je tako sasvim moguće da šef jedne poslovnice HŽ Carga na Cargov sastanak na koji dolazi član Uprave pozove ni manje ni više nego li direktora Express Interfrachta (tvrtka kćer Rail Carga Austrija) oko kojeg trčkara daleko više nego oko svog člana Uprave, da se član Uprave doslovno ufrasti od toga što ga je snašlo dok je na svojoj oči gledao kako mu je u firmi konkurencija puno

više dobro došla od njega samoga i na kraju da se šefu poslovnice zbog svega toga dogodi – ništa!? A kad još znate da je prvi Express Interfrachtovac u Hrvata nitko drugi do li jedan bivši direktor HŽ Carga, onda vam ne preostaje ništa drugo nego li da zakolutate očima.

Veselica u Kiškunhalašu

Ali, naravno, kako bi rekao glas iz TV Prodaje – to nije sve! Dobri odnosi s konkurencijom koja jedva čeka da vas pregazi moraju se njegovati. Pa je tako Uprava HŽ Carga, istog onog Carga u kojem plaća svaki mjesec kasni, onomad naručila jedan oveći autobus i u njega utrpala čitavu svoju drugu i treću liniju zapovijedanja predvođenu jednim članom Uprave i zajedno s jednom regimentom sindikalaca (manje reprezentativnih nego nerezeprezentativnih) autobus poslala tamo negdje u nekakav Kiškunhalaš (ili tako nekako) gdje ih je dočekala ekipa iz mađarske kćeri austrijskog Carga. Cilj posjeta – da se vidi kako to rade oni – poaustrijančeni Mađari, oni čijeg direktora, kako već napisasmo, njegovi podređeni radije primaju (i nose mu suhe smokve i tako to) nego li svog vlastitog (ma kako god on neuspješan bio). Ovom putujućem cirkusu nismo se odazvali tako da ne znamo kakva se pjesma orila u autobusu, ali smo načuli da je raspoloženje

nastavak na sljedećoj stranici ►





FOTO: ZORAN CRNKO

U samo osam mjeseci od preuzimanja broj raspoloživih lokomotiva se – prepolovio zbog sukoba dvaju klanova, koji se nisu mogli dogovoriti – ne oko toga koliko nam i kakvih lokomotiva treba – nego oko toga tko će nabavljati dijelove. Jer, opće je poznato u svim državnim tvrtkama s politički podobnim Upravama – nabava je koka nesilica zlatnih jaja

nastavak s prethodne stranice ► hrvatske delegacije u Kiškunhalašu (ili vrag će ga znati gdje već) naglo splasnulo kad je tamošnji direktor Tehnologije, ničim izazvan, izvalio da su „strojovođe dijamant u kruni mađarskog Carga“. Od tog trenutka ni RCA ni RCH više nisu bile idealne kompanija od kojih treba učiti, jer – pobogu – kako itko tko prepoznaje značaj strojovođe može biti idealan? A i što nas može naučiti?

A kad Gruia Stoica tek vidi koliko je seminara održano u Cargu na kojima je nazočio, kako bi naš premijer rekao, i prvi i drugi i treći ešalon rukovodioca, onda će sasvim sigurno zaključiti da mu HŽ Cargo ima upravljački potencijal kakav bi i Microsoft Bila Gatesa samo poželjeti mogao. Naime, debela su četiri mjeseca svi oni – i Uprava, i direktori, i njihovi zamjenici, i šefovi službi i svi ostali koji čine najveću svjetsku nadgradnju bilo koje Cargo-kompanije, svakoga petka hodočastili na seminar kodnog imena „Obrazovni petak“. Tamo su slušali o svemu bitnome za rad jedne kompanije – od toga kako pozitivno razmišljati pa sve do toga kako ljubiti bližnjega svoga. Predavači su bili raznih obrazovnih kvalifikacija, a dolijetali su u Zagreb iz raznih zemalja, a ako je suditi po njihovom izgledu, i s raznih kontinenata. Rezultati ovih „Obrazovnih petaka“ na kojima je razvijeno pozitivno razmišljanje naših ru-

kovodioca su naprosto zanimljivi. Evo, na primjer, nema plaće, ali nitko se od njih ne sekira...

Ništa manje nisu zanimljivi financijski pokazatelji lijepog našeg Carga. Ova nas je stručna Uprava, za koju se nikako ne bi moglo reći da je politička jer članstvo njenih članova u vladajućoj stranci je sasvim slučajno, dovela do ruba provalije. Gubitak je strmoglavio narastao u nešto više od godinu dana i on se već opasno približio brojci koja označava prag stečaja. Obveze se ne plaćaju, a radničke plaće kasne. Isplaćuju se ili avansnim zaduženjem kod korisnika ili prodajom vagona. Pa tako se namaknu sredstva od konkurencije tako da oni Cargu unaprijed plate ono što misle s Cargom ugovoriti za prijevoz ali uz debeli popust. Cargo isplati plaću, potom ovi što su avansno platili, dovedu svoje tone i Cargo to sve preveze (jer mu je već plaćeno), ali – ostvari gubitak jer je popust za avansno plaćanje cijenu srušio ispod granice isplativosti. Onda dođe slijedeća plaća i - opet isto, te se tako iz mjeseca u mjesec spirala gubitaka i nelikvidnosti pretvara u slobodni pad u propast.

Loše akvizicije

Kada, dakle, sve to vidi i snimi momčad Gruie Stoice, nije sasvim izvjesno da će se stvar s GFR-ovim ulaskom u lijepi naš Cargo brzo odvijati, mada svi normalni baš to priželjkuju, jer ovakvo stanje je neizdrživo. Neizdrživo i na kraći rok, a kamo li duži. Vrlo će vjerojatno uslijediti jedna runda pregovora u kojoj bi se Vlada i GFR uspjeti usuglasiti, ali izvjesno je da se taj trenutak ne smije čekati, bar ne dugo. Jer – u protivnom – stečaj je izgledna varijanta, a Vladin program restrukturiranja, ma kakav god on bio, naprosto nema tko provesti. Jer, sve dosadašnje Vladine akvizicije vezane uz HŽ Cargo su, uz dužno poštovanje, sve gora od gore. Počev s „vladinim povjerenikom“ za HŽ Cargo u ugaslom HŽ Holdingu, neuspješnim kandidatom za ogulin-skog gradonačelnika, Ivanom Vukovićem koji je do jučer „grebao“ protiv odluka Vlade, kao da je član Glavnog odbora neke opozicijske a ne vladajuće stranke. Pa preko predsjednika Uprave kojem je daleko bolje išlo iznajmljivanje soba u Studentskom centru u čijoj je u Upravi sjedio prije dolaska u

Cargo, nego li vađenje HŽ Carga iz gliba u kojem se našao, a s njim još više potonuo. Pa sve do zanimljivosti vezanih uz trećeg člana Uprave koji je ujedno i Uprava-direktor Agita, istog onog Agita koji je Cargu u kolovozu bio dužan 102 milijuna kuna (a to su debele tri plaće za sve radnike HŽ Carga).

Gore ne može!

Sve u svemu, kad se malo bolje promisli, ekonomskoj okupaciji Hrvatske nitko se nije mogao veseliti do – Carga. Jer, ako nas „ne okupiraju“ Rumunji, pa makar i dio „poginuo“, e onda ćemo svi umrijeti – i to od gladi! I onda, zašto se bojati nečega što ne može nikako biti gore? Grampet grupa u svim svojim željezničkim poduzećima ima oko 2700 radnika, a od toga broja su oko polovica – strojovođe; dok HŽ Cargo broji manje od 600 strojovođa i skoro 3000 radnika!? U Grampet grupi, ili kod bilo kojeg privatnika (i ne samo privatnika), sigurno nema toliko savjetnika ili bivših direktora s plaćom preko 40.000 kuna koji rade – ništa!?. Grampet grupa valjda, ili bilo koji drugi privatnik, ne unajmljuje autobus da bi Uprava i ekipa vidjeli bijelog svijeta i ugodno u Kiškunhalašu odavali konkurenciji poslovne tajne, nego ih šalje da pronađu posla...

Grampet grupa, taman kao i svako drugo privatno poduzeće, valjda ne plaća profesoru iz Tokya da doleti u Bukurešt i priča o pozitivnom razmišljanju i ljubavi u obitelji, nego dijeli otkaz svakom manageru koji podbacuje, ili šefu poslovnice koji favorizira konkurenciju. Privatnik, pa valjda i Gruia Stoica, direktora firme koji je dužan tri radničke plaće ne postavlja u Upravu firme kojoj je dužan, nego blokira račun i sankcionira...

Strojovodama je, manje-više jasno da se za svoja prava moraju izboriti sami i da će im to biti lakše s onim tko zna koliko mu tko treba. A ako GFR, taman kao i sve ozbiljne i normalno posložene Cargo kompanije, funkcionira uspješno jer mu strojovođe čine 50% radnika, a drugih 50% svi ostali, a među njima ni jedan ex-direktor s bogovskom plaćom, zašto bi se strojovođe pretjerano bojale promjene vlasnika? No, trebaju li biti bezbrižni i ostali likovi iz ove tragične bajke? Dalibor Petrović

VIZIJA DALJNJE BUDUĆNOSTI HŽ CARGA

Sastanak s direktorom GRAMPET GROUP-a

U ponedjeljak 23. rujna 2013. održan je sastanak s predstavnicima GRAMPET grupe iz Rumunjske. Cilj sastanka je bio predstavljanje vizije daljnje budućnosti HŽ Carga socijalnim partnerima.

Sastanku je osobno prisustvovao prvi čovjek GRAMPET grupe g. Gruia Stoica. Pored njega na sastanku su prisustvovali g. Sergey Dikun zadužen za poslovni razvoj kompanije, stručnjak za razvijanje teretnog prijevoza na prostorima srednje i istočne Europe, a ujedno i kontakt osoba za daljnje razgovore, te gđa. Oana Popescu zadužena za strateške odnose

Predsjednik kompanije Gruia Stoica, obračunajući se socijalnim partnerima, rekao je da mnogi na ovim prostorima traže načine kako biti glavni igrač u prijevozu tereta te da oni to sada jesu. Zbog toga, kao i zbog brzog prijevoza tereta, zainteresirani su i za kupnju HŽ Carga. Naglasio je da u ovom trenutku prijevoz obavljaju iz Njemačke preko Austrije i Mađarske prema Turskoj i Grčkoj, a kako bi što kvalitetnije obavili prijevoz, imaju špeditorske kuće, a jedna od njih je u Srbiji što je bitno radi pokrivanja desetog koridora. Rekao je da u su Rumunjskoj, pored nacionalne kompanije Marfa koja prevozi oko 70% tereta, jedini privatni prijevoznik te da su uspješno završili pregovore u Rumunjskoj za preuzimanje nacionalne kompanije te se čeka samo odluka Agencije za tržišno natjecanje. Pregovaraju o preuzimanju nacionalne kompanije u Bugarskoj, ali zbog političkih odnosa u ovom trenutku pregovori su zamrznuti. U pregovorima su o preuzimanju Grčke nacionalne kompanije. GRAMPET grupa bavi se djelatnošću prijevoza tereta, proizvodnjom, modernizacijom i popravkom voznog parka te špeditorskim poslovima.

20.000 zaposlenih

Vlasnici su 6 velikih radionica, jedne u Mađarskoj, jedne u Srbiji i četiriju u Bugarskoj. Sada imaju 9000 zaposlenih, a nakon konačnog preuzimanja rumunjskog nacionalnog operatera CFR Marfe imati će 20000 zaposlenih, 65000 vagona i 420 lokomotiva. U ovom trenutku radi se snimanje i analiza stanja HŽ Carga i kada se to

napravi prilazi se izradi programa restrukturiranja i poslovnom planu kao preduvjetu za izradu sistematizacije i određivanju broja radnika.

Odgovarajući na pitanja predstavnika radnika jasno je rekao da je prije svega čovjek i da vodi brigu o radnicima, te da nije ništa sporno kada se govori o poštivanju sada važećih ugovora kao što su Kolektivni ugovor i Ugovor o radno pravnoj zaštiti radnika. Rekao je da će se sve raditi zajednički i da je njihov glavni zadatak povećanje prijevoza.

Na naše postavljeno pitanje koliko je izgledno da će GRAMPET grupa preuzeti HŽ Cargo odgovorio je da je to sto posto te napuštajući sastanak i pozdravljajući se dodatno rekao da novac i izvršenje obveza neće biti upitno, odnosno jasno nam je dao do znanja da je upoznat sa svime što smo razgovarali s njegovim savjetnicima.

Plaća mora biti na vrijeme!

Nakon njegovog odlaska sastanak je nastavio voditi g. Sergey Dikan. On je u uvodu ponovio tko je GRAMPET grupa, koje su joj djelatnosti i rekao je da je njegov zadatak voditi brigu o poslovanju i to u komercijalnom dijelu kao i određivanju cijena te da u tom dijelu očekuje pomoć u optimalizaciji troškova. Napomenuo je da se GRAMPET grupa bavi iznajmljivanjem 6000 vagona i 60 lokomotiva. Budućnost vide i u Hrvatskoj u izgradnji logističkog centra i razvijanju intermodalnog prijevoza. Na kraju izlaganja predložio je sindikatima da iznesu svoja razmišljanja ili postavbe pitanja. Postavljena su pi-



13 | reflektor | listopad, 2013. | Broj 73

tanja vezana za budućnost izdvojenih društava i s obzirom na snimljeno stanje na koliki se broj radnika računa. Odgovoreno je da će oni nastaviti koristiti postojeće radionice za popravak voznog parka i da broj radnika ovisi isključivo o količini prevezenog tereta, ali je i rekao da kada se govori o povećanju prijevoza da bi se zadržao postojeći broj radnika potrebno je govoriti o velikom povećanju. Broj zaposlenih definirati će se nakon izrade poslovnog plana, neka pravila kao isplata otpremnina će se poštivati. Prva i najvažnija investicija je ulaganje u ljudske potencijale, tražiti će se prvenstveno sposobni i radnici.

U svom obraćanju pojasnili smo da podjelom HŽ Vuče vlakova tehnološki proces rada vezan uz tehnologiju rada strojnog osoblja i održavanja lokomotiva je podcijenjen i mišljenja onih koji nešto znaju uopće se ne uvažava. Upozorili smo da nam je zbog sukoba između vodećih ljudi tko će što nabavljati, pola električnih lokomotiva izvan pogona. Upozorili smo da 400.000 EUR ne može biti razlog da svakodnevno stoji izvan prometa 20 električnih lokomotiva dok se paralelno troši 70.000 EUR dnevno za gorivo, što je dvostruko više od redovne potrošnje, a samo zato što i tamo gdje je pruga elektrificirana vozi se sa diesel lokomotivama. Nadalje, rekli smo da su troškovi održavanja porasli za 4 do 5 milijuna EUR, iako je razina održavanja pala - te da se tu treba obratiti posebna pozornost. Rekli smo, također, da je u nadgradnji tvrtke vrlo malo kvalitetnih ljudi, a da se to vidi i iz financijskih pokazatelja, te da se pored smanjenja radnika u proizvodnji povećava broj radnika u nadgradnji. Na naš upit kada očekuju preuzimanje tvrtke, odgovorili su da to ovisi o tome koliko će Agencija za zaštitu tržišnog nadmetanja i EU brzo dati pozitivno mišljenje nakon postignutog sporazuma s Vladom RH.

Predstavnike GRAMPET grupe izvijestili smo da se plaća u HŽ Cargu isplaćuje sa zakašnjenjem i da postoji realna mogućnost da ih prilikom preuzimanja, koje se očito ne može dogoditi prije kraja desetog mjeseca, dočekaju socijalni nemiri izazvani ne isplatom plaće. Ostali su iznenađeni da se plaća ne isplaćuje redovito i jasno dali do znanja da se u GRAMPET grupi plaća isplaćuje na vrijeme i da se o tome posebno vodi računa od strane vlasnika.

Nenad Mrgan

EU I NOVI ZAKON O SIGURNOSTI ŽELJEZNIČKOG PROMETA

SVAKO ZLO ZA NEKO DOBRO

Na željeznici postoje radnici, izvršni radnici i STROJOVOĐE!

Zakon o sigurnosti u željezničkom prometu promijenio je ime u Zakon o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog prometa. Donijet je, budimo iskreni, pod pritiskom Europske unije kao jedan od zadnjih zakona kojima se uskladio hrvatski pravni poredak s pravnom stečevinom EU. Zakon donosi značajne novine – od jasnog propisivanja ovlasti i obveza upravitelja infrastrukture, prijevoznika, agencije itd. do jasnog razgraničavanja uloge i značaja pojedinih radnih mjesta u željezničkom sustavu. Dakle, Unija je rekla, a Hrvatska je, unatoč protivljenju gotovo cijelog željezničkog sigurnosnog i sindikalnog establišmenta, morala zakonom reći ono što je u cijelom civiliziranom svijetu već godinama jasno, da na željeznici postoje radnici, izvršni radnici i – STROJOVOĐE!

Naime, pravna stečevina EU, kada je u pitanju sudjelovanje radnika u sustavu željezničke sigurnosti, izdvojila je samo jedno jedino radno mjesto i na taj način jasno prikazala da je posao strojovođe, njegova uloga i značaj u sustavu, sasvim specifičan, neusporediv s ostalim radnicima, čak toliko bitan da ga je, kao jedino željezničko radno mjesto, propisala posebnom direktivom.

Godinama se u hrvatskom željezničkom sustavu provlači mantra da su ravnopravnost i jednakost jedna te ista stvar, te da su samim time svi radnici, kada je u pitanju njihov značaj u sustavu sigurnosti željezničkog prometa, jednaki. Naravno, sve se

svodi na prizemnu želju da se strojovođu i njegov posao izjednači u plaći (ali, ne samo u plaći!) s nekim drugim radnim mjestima koja, dakako, imaju funkciju kod željezničkih prijevoznika, ali nisu ni blizu zanimljiva kao strojovođa kada je sigurnost, odgovornost, stručnost i opasnost u pitanju. Godinama, naime, slušamo izmišljanja razloga „zašto strojovođa ne može ovo ili ono“, a sve kako bi se mantra ravnopravnost=jednakost provodila u djelo.

Žao nam je, nismo jednaki!!!

Jednakost, kao riječ, sama po sebi je vrlo jasna i nedvosmislena. Ona govori da je nešto ili netko jednak u pojavnosti ili u onome što radi. Ravno-



pravnost pak podrazumijeva pravo istoznačne primjene nekog događaja ili njegove posljedice na osobe koje su u smislu tog događaja ili njegove posljedice jednake. Pa tako muškarci i žene moraju biti ravnopravni u pravima gdje god postoji njihova jednakost – ako završe jednak fakultet, primjerice, moraju biti RAVNOPRAVNI u smislu prava na posao ili plaće za isti posao. No nikako ne mogu biti ravnopravni u pravu da im Hrvatski zavod za zdravstveno osiguranje plaća pregled kod ginekologa jer muškarcu, naprosto, ginekolog nema što pregledavati. Dakle, ravnopravnost u onome u čemu smo jednaki – DA!; ali jednaki naprosto nismo u puno stvari, pogotovu ne u svemu kako se to u hrvatskom željezničkom sustavu zadnjih tridesetak godina pokušava nametnuti. Naime, već se u svakodnevnom, naočigled sitnim stvarima, koje čak i nisu u direktnoj vezi sa sigurnošću prometa, drastično razlikujemo. Pa tako, jedino strojovođa i njegov pomoćnik, nemaju toalet na svom radnom mjestu, niti imaju gdje oprati ruke. Pametnom bi već i ovo bilo dosta!

Strojovođa je osnovni stup sigurnosti – rekla EU!

No, vratimo se Zakonu i pravnoj stečevini Europske unije kada je u pitanju željeznica. Dovoljno bi bilo reći da je strojovođa jedino željezničko zanimanje o kojem je, u više navrata, raspravljalo nekoliko europskih tijela – od Europskog vijeća do Europskog parlamenta, a da je Europski parlament (dakle, preko 650 parlamentaraca) jedino, od svih željezničkih zanimanja, posebnom direktivom propisalo odredbe o strojovođama. Pa tako već površnim pregledom Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti, koji je, kako rekосmo, nastao na temeljima europske željezničke regulative, vidljivo je da priča o jednakosti ne pije vode. Naime, odredbe o „izvršnim radnicima“ (svim, dakle ne samo kod prijevoznika nego i kod infrastrukture) stale su na uvrh glave dvije stranice, dok su se odredbe koje se tiču samo strojovođa jedva ugrale u osam stranica. Čak i onima koje ne diči inteligencija Einsteinovog profila, ovo bi trebalo biti dovoljno!

No, svejedno to ne priječi pojedine visokorangirane dužnosnike u hrvatskom željezničkom sustavu da i dalje, unatoč jasnoći i europskih i hrvatskih zakona ne pokušavanju svim silama staviti znak jednakosti između strojovođe i nekih drugih radnih mjesta, pa čak otići i korak dalje i pokušati progurati smiješne besmislice u, primjerice, procjeni opasnosti za radna mjesta u HŽ Putničkom prijevozu gdje je, lijepog li primjera, naprezanje vida kod strojovođe u nacrtu procjene napisano kao „povremeno“ dok je kod managera (!?) ono „izrazito i konstantno“. A najljepši primjer relikta balkanske željezničke bezobrazštine, koji oslikava „povijesnu želju većine izvanrednih posjetila Fakulteta prometnih znanosti“ je procjena po kojoj u slučaju naleta vozila na vozilo strojovođi ne prijete opasnost

„od teškog ozljeđivanja i smrti“ dok, recimo, nekim drugim radnicima to „izrazito prijete“. No, od toga ništa – ne zato što oni to ne bi željeli – nego zato što zbog europske pravne stečevine to naprosto ne može proći. I koliko god neki i među nama mrčali na Europsku uniju, njena prisutnost na ovim prostorima je – kada je u pitanju vrednovanje rada strojovođe i njegov značaj u sustavu – više nego li dobrodošla. Nadalje, na osnovu Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti (koji je na žalost donijet, kako rekосmo, silom primjene europske pravne stečevine, a ne, primjerice, prijedlogom premijerova savjetnika za željeznicu, istog onog koji je 2005. kao direktor Hrvatskih željeznica u vrijeme Vlade Ive Sanadera, zajedno s velikim prijateljem svih hrvatskih strojovođa Milanom Brkićem, spustao vlak u Rijeku kako bi pokazao da strojovođe ne znaju razliku između ispravnog i neispravnog vlaka) Ministarstvo prometa moralo je donijeti i još jedan Pravilnik koji nije klasični pravilnik koji donosi neka tvrtka, nego pravi i istinski obvezujući podzakonski akt kojeg je donijelo tijelo izvršne vlasti (Vlade) i kojeg – željeli ili ne – svi moraju poštivati. A to je – Pravilnik o ovlaštenju strojovođa!

Već letimičnim pregledom cjelokupne regulative vidljivo je da, sukladno europskoj pravnoj stečevini, zakonski i podzakonski akti svih država članica, pa tako (na sreću) i naše, od cijelog spektra željezničarskih zanimanja detaljno razrađuju školovanje, usavršavanje, nadziranje, obveze, stručnost, nadležnost, kompetencije itd. jednog jedinog radnog mjesta, radnog mjesta strojovođe – i to na sveopću žalost onih koji svih ovih godina, poglavito ove zadnje, nas pokušavaju prikazati prosječno bitnim radnim mjestom. Naravno, nitko u EU to nije učinio zato što voli ili ne voli strojovođe, nego zato što u EU struka (istinska, a ne izvanredna, ponekad kako smo vidjeli u medijima i vrlo sumnjiva, s FPZ-a) prepoznaje bitno od manje bitnog, a sigurnost stavlja iznad svega, pogotovu iznad prizemnih osjećaja ljubavi ili mržnje prema nekom radnom mjestu.

Došla HŽ-cica na-EU kolica

Od 2003. godine, od kada je potpisan prvi sporazum CER-a i ETF-a (u kojem Sindikat strojovođa Hrvatske aktivno sudjeluje) o pravilima za strojovođe, na osnovu kojih je i donijeta direktiva o strojovođama, upozoravali smo da europska pravna regulativa ne dozvoljava, zbog zaštite sigurnosti prometa, dezavuiranje djelatnosti vuče vlakova (bez obzira na oblik ustrojstva vuče kao nezavisne ili podijeljene) i strojovođe kao temeljnog stupa sigurnosti željezničkog prometa, no nije nam se vjerovalo, što zbog nepoznavanja stranog jezika od strane visokorangiranih željezničara koji nisu mogli (ili htjeli) to pročitati, što zbog slijepe mržnje prema strojovođi (ovo drugo je bila, i još uvijek jest, sveprisutna pojava poglavito kod dijela aktualne Up-

nastavak na sljedećoj stranici ►



FOTO: GETTY IMAGES

nastavak s prethodne stranice ▶

rave HŽ Carga i nekih niže rangiranih rukovodioca u HŽ Putničkom prijevozu). Pa tako, još u vrijeme javne rasprave o Zakonu o sigurnosti i interoperabilnosti, jedan od ljudi koji brinu (ili bi to trebali) o sustavu sigurnosti u HŽ Putničkom prijevozu, uslijed svoje stručne (ne)informiranosti i sveprisutne „ljubavi“ prema strojovođama, unatoč već objavljenom nacrtu Zakona, trubio na sve strane rečenice „ako neki drugi radnici PP mogu raditi 16 sati, može i strojovođa“ (da postoji Inkvizicija u EU, već bi mu tamo zbog ovakve izjave lomaču priredili).

A da ne govorimo o tome da u istom tom trgovačkom društvu pojedincima i dan danas nije jasno zašto strojovođa ima pripremu prije polaska vlaka kakvu ima, jer – pobogu – zašto strojovođa mora prije posla pročitati Knjigu zapovjedi u kojoj ima desetak novih izvješća o stanju infrastrukture, o promjenama u brzinama vlakova, zaustavljanju, sigurnosnim uvjetima itd, a sve zato što „mi u Putničkom prijevozu to nemamo kod nijednog radnog mjesta“. Priču o raspredi nakon dolaska vlaka nećemo ovdje posebno ni otvarati, naprosto zato što ona vrijeda inteligenciju. Jer kako drugačije objasniti pitanje zašto strojovođa nakon dolaska vlaka u Viroviticu ima veću raspremu od kolege mu konduktera. Naime, gorivo, voda, pijesak, postavljanje na čišćenje ili pregled – „pa mi to u Putničkom prijevozu nemamo“.

S obzirom da nam uvaženi poslodavac, i jedan i drugi, unatoč donošenju Pravilnika o ovlaštenjima strojovođa, još uvijek nije našao za shodno da nam tih 16 stranica A4 papira bar kopira i podijeli, ako već Pravilnik ne može tiskati (jer, valjda i ovdje vrijedi „mi u Putničkom prijevozu/Cargu nemamo strojovođe“) u ovom broju Reflektora donosimo kompletan Pravilnik. Za sve informacije i pojašnjenja, članovi Sindikata strojovođa Hrvatske mogu se obratiti na forumu (www.ssh.hr/forum) kako bi pitanja i odgovore mogli vidjeti svi zainteresirani.

Dalibor Petrović

Naglasci iz zakona i pravilnika

Kad je stupio na snagu?

Zakon o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava stupio na snagu 30. lipnja 2013.g. (NN 82/13)

Na čemu se temelji?

Zakon se temelji na devet Direktiva Europskog parlamenta i Vijeća.

Koja je direktiva EU najvažnija za strojovođe?

Direktiva 2007/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća Europe od 23. listopada 2007.godine o davanju ovlaštenja strojovođama koji upravljaju lokomotivama i vlakovima na željezničkom sustavu Unije; strojovođe su jedino željezničko zanimanje o kojem je ikad raspravljao Europski parlament i donio specifičnu direktivu

Koja je najvažnija promjena u odnosu na dosadašnji zakon?

U Zakonu o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava, uz ostala područja, posebno su regulirana pitanja strojovođe i izvršnih radnika. U njemu je strojovođa izdvojen kao jedinka, a svi drugi koji neposredno sudjeluju u željezničkom prometu svrstani su zajedno u izvršne radnike.

Regulira li samo Zakon ovlaštenja i zadaće strojovođe?

Ne. Na temelju Direktive Direktiva 2007/59/EZ i Zakonskih odredbi izrađen je poseban Pravilnik o ovlaštenju strojovođa. Njima se propisuje da strojovođa ovlaštenje dokazuje dozvolom i potvrdom.

O Dozvoli...

Dozvola je vlasništvo strojovođe, a njome se utvrđuje identitet i dokazuje da strojovođa ispunjava minimalne zahtjeve u pogledu zdravstvenih uvjeta, obrazovanja i opće stručne osposobljenosti. Dozvolu izdaje Agencija za sigurnost željezničkog prometa i ona vrijedi na području svih zemalja Europske unije jednako kao što na području Republike Hrvatske vrijede dozvole svih država članica EU. Strojovođa može dobiti dozvolu koja vrijedi na području EU ako ima najmanje 20 godina života dok na području RH može dobiti dozvolu ako ima najmanje 18 godina života. Za izdavanje dozvole podnositelj zahtjeva mora imati: četverogodišnje srednje obrazovanje tehničke struke fizičku sposobnost koju dokazuje potvrdom od liječnika medicine rada psihičku sposobnost koju dokazuje potvrdom psihologa medicine rada opću stručnu osposobljenost za rad na temelju položenog ispita o općem stručnom znanju

O Potvrdi...

Potvrdom se dokazuje da strojovođa ispunjava uvjete za upravljanje vozilima koja su u njoj navedena i to

na određenoj željezničkoj infrastrukturi, poznavanje operativnih pravila i znanje jezika upravitelja infrastrukture. Potvrda je podijeljena u dvije kategorije: A kategorija – ovlaštenje za manevarske lokomotive, radni vlak, vozila za posebne namjene i sve ostale lokomotive kada se koriste za manevriranje; i B kategorija – prijevoz putnika i/ili tereta.

Potvrdu izdaje željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture koji su ujedno i vlasnici potvrde, a strojovođa na osobni zahtjev može dobiti kopiju. Potvrda vrijedi samo za željezničku infrastrukturu i vozila navedena u njoj.

Koji su uvjeti za izdavanje Potvrde?

Za izdavanje potvrde podnositelj zahtjeva mora imati:

- dozvolu za strojovođe
- ispunjavati minimalne uvjete znanja jezika
- stručno znanje i osposobljenost u pogledu vozila
- stručno znanje i osposobljenost za željezničku infrastrukturu za koju traži potvrdu
- poznavati sustav upravljanja sigurnošću željezničkog prijevoznika ili upravitelja infrastrukture
- za upravljanje vučnim vozilom vlaka za prijevoz putnika i vlaka u kojem se prevoze opasne tvari mora imati najmanje 21 godinu života
- osposobljenost za izdavanje potvrde stječe na temelju položenog ispita

O osposobljavanju strojovođa...

Osposobljavanje strojovođe provodi se u centrima za osposobljavanje. Nakon osposobljavanja, strojovođa polaže ispit na kojemu se teoretski i praktično provjerava stečeno opće stručno znanje i posebna stručna znanja. Ispit za strojovođe za potrebe izdavanja dozvole i potvrde nadziru ispitivači ovlašteni od Agencije za sigurnost željezničkog prometa.

U slučaju prestanka ugovornog odnosa o radu strojovođe, isti mora odmah obavijestiti Agenciju i u tom slučaju potvrda prestaje biti valjana.

O provjerama znanja, zdravlja, stečenim kvalifikacijama...

Redovite provjere zdravstvenog pregleda provode se svake 3 godine do 55 godina života, a nakon toga svake godine.

Redovita provjera opće stručne osposobljenosti za rad provodi se svake 3 godine ili nakon prekida obavljanja posla na određenoj trasi dulje od godinu dana

Provjera znanja jezika (kojima hrvatski nije materinji jezik) svake tri godine ili nakon prekida obavljanja posla na određenoj trasi dulje od godinu dana.

Za strojovođe koji su u željezničkom sustavu ili će steći svjedodžbu o četverogodišnjem obrazovanju tehničke struke izdanom do 29. listopada 2013.g. priznaje se stečena sprema i ne podliježu obavezama osposobljavanja po novim aktima. (dp)

NALOG ZA REŽI PUTOVANJA ILITI TKO TU KOGA...

Kako napraviti problem tamo gdje ga nema

Kako to kod nas inače funkcionira (dakle, NE funkcionira) pa nam se dogodi to što se dogodi: da nismo obaviješteni o ničemu, da ne znamo čemu nam služi nešto i kako se uopće služiti takvim nalogom za putovanja (u našem slučaju kod reži vožnje)

Većina nas kad smo dobili te naloge za putovanja (uz lokomotivski list se dijelio konkretno u Zagrebu) nismo, kao prvo, imali pojma čemu to nama, onda kao drugo slijedi veliki upitnik iznad glave „a što sad da ja radim s tim ?“. Prvo što napraviš pitaš nadzornika koji ti je dao lokomotivski: „Što je to ?“. Onda dobiješ odgovor: „A to moraš ispunit kad ideš reži nekud ili se vraćaš reži“. Zanimljivo na prvu, pa i do sad smo se cijelo vrijeme vozili reži, te nam je lokomotivski bio dovoljan kao dokument koji bi smo pokazali kondukteru i to je to.

Ali nije to – to! Netko gore je čuo, bolje rečeno naćuo, da se reži „na lokomotivski“ voze ljudi koji nisu strojovođe već – što je najbolje - da se voze nečije punice sa unucima i slično tome. Eto, sad su i žene počele radit kao strojovođe, a da to nismo znali, pa smo očito toliko nadobudni da je netko od nas dao punici da ode na more na lokomotivski !!! Dobro to ćemo sa podsmijehom ispratit, jer - što reći na to?

Nije naodmet spomenuti da prilog naloga uopće nije koncipiran za korištenje kao prijevozna karta, nego kao obrazac za obračun dnevnica. Nigdje u prilogu ne postoji rubrika za relaciju „OD – DO“ nego samo polazak iz „domovnog kolodvora“ i „dolazak u domovni kolodvor“, ali u uopće prisutnoj želji za unifikacijom strojovođe po ustaljenoj špranci u Putničkom prijevozu to nije bilo bitno nikome.

Nelogična logika

Vratimo se malo unazad pa se zapitajmo kako to da nam je sad to potrebno, a do jučer nije? Jedini logičan odgovor nalazimo u činjenici da smo sad podijeljeni te da se strojovođe u Cargu ne mogu „besplatno“ vozit, a da Putnički prijevoz to ne naplati od Carga. U redu, ima logike, jer sutra će netko kupit Cargo pa zašto Putnički prijevoz ne bi to naplatio jer je strojovođa u tom vidu samo putnik u vlaku Putničkog prijevoza, iako je i dalje strojovođa.

Ali onda se vraćamo na strojovođe u Putničkom prijevozu, pa što je onda njima to potrebno, pa oni su njihovi radnici !?

Naravno, kako to i je kod nas inače, što bi netko od odgovornih bar upitao nekoga za mišljenje, kako to provesti i na koji način to najbolje napraviti? Misli su kao i do sad kako se ponašaju, da su svu pamet svijeta pobrali i da sve znaju. Vidimo odličan posao su napravili! Toliko odličan da su tek par dana nakon podjele tih naloga u knjigu naredbe stavili kako se služiti s njima, gdje što upisati, ali da apsurd bude veći - traži se isto tako da strojovođa prije reži putovanja mora otići, prošetati do prometnog ureda i tražiti da mu udare kolodvorski žig u prilog nalogu kao dokaz da je strojovođa stvarno tamo bio i od tamo krenuo u domicili ili gdje već.

Lov na - punice!

I što se desi onda tim istim koji su donijeli tu odredbu? Panika! Strojovođe odjednom rade hrpu viška nepotrebnih sati, lova curi na gluposti samo tako, pa kako to??? E da ste bar upotrijebili logiku, koja se našalost vrlo rijetko, skoro pa nikada, ne koristi. Je li se moglo to spriječiti? Odgovor je „da moglo se“ ! Kako? Pa vrlo jednostavno... Postoje sindikalni predstavnici koji poznaju problematiku, posao strojovođe, koji su tu baš zato da se konzultiraju s njima i da kažu što predviđaju, pa da se nađe kvalitetno i bezbolno rješenje. Da su to napravili dobili bi odmah odgovor na pitanje od kud sad toliko sati.

I naravno nakon samo nekoliko dana evo nam opet NOVE naredbe koja u nekim dijelovima pobija prethodnu, a to je da sad odjednom nije više potreban udariti taj isti žig, koji je bio vrlo neophodan u prvoj naredbi.

Ali nije samo tu problem! Problem imamo, recimo u tome, da u današnje vrijeme, a govorimo

o 2013 godini u vrijeme čip kartica, tableta, skeniranja očiju, otiska prsta i da ne nabrajam dalje, da strojovođa sad mora nosit papir veličine A4 plus sam putni nalog u džepu, novčaniku ili gdje već. Dobro da nismo još štošta dobili pa da si kupimo sami (jer ne vjerujem da bi nam to netko kupio) neku veliku torbu kao da idemo na plac po krumpir i rajčicu. Znači, u današnje vrijeme raznorazne tehnologije nitko se nije sjetio, recimo strojovođama u putničkom prijevozu (znači vlastitim radnicima) napraviti nešto veličine kreditne ili osobne kartice, gdje bi stajali podatci koji su potrebni da damo na uvid kondukteru uz predodjenje lokomotivskog lista te da se uvjeri da je ta dotična osoba ustvari njegov kolega, a ne – kao što se priča – punica njegovog kolege !?

S druge strane, nije da zabadamo nos u tuđa posla, ali kako naše kolegice i kolege kondukteri putuju reži? Duže li oni naloge? Potpisnik ovih ređaka je tek površnim raspitivanjem došao do negativnog odgovora na ovo pitanje. Ili, u obje kompanije (Cargo i Putnički prijevoz) trenutno ima oko 1300 radnika strojnog osoblja a to je – 1300 naloga s prilogom. Tko će to sve obraditi? Neće li s te osnove, usred restrukturiranja, direktorica Prodaje u PP zatražiti još pokoje radno mjesto jer – Bože moj – 1300 naloga s prilogom je jaaaako puno posla? I to sve – zbog izmišljene priče o punici koja je na lokomotivski s unučićima putovala na more?

A što se tiče strojovođa u Cargu, postoje također raznorazna rješenja kako to napraviti, a da isti taj kolega ne mora kupit veliku torbu za sve to, dok u isto vrijeme i Cargo i Putnički prijevoz mogu „isfakturirati“ međusobne obveze (dakle, cijenu usluge prijevoza strojovođe u službi od točke A do točke B). Što je potrebno napraviti? Ništa posebno ustvari, samo logiku uključiti i rješenja ima hrpu, samo je potrebno komunicirati, pitati i vidjeti koja sva rješenja su moguća da isti taj strojovođa ne duži za 2 godine razne vrste dokumenata za koje će morat imati fascikl tj. torbu. Sad nam preostaje da vidimo kako će se to riješiti te koliko logike će u svemu tome upotrijebiti. Ostaje nam za vidjeti kad će početi, u nekim situacijama u kojima je njima strojovođa jednadžba sa 5 nepoznanica, potražiti mišljenje i vidjet da isti taj strojovođa koji im donosi prihode nije jednadžba već rješenje i da se valjda treba i njega, tj. njegove predstavnike, nešto pitati u svemu tome – bar za mišljenje. Ali ne, zašto bi to bilo tako?

Sindikat strojovođa Hrvatske pokrenuo je razgovore o ovoj temi gdje pokušava dokazati da ovaj način nije dobar, te argumentirano objasniti moguće načine rješavanja probleme, te kako bi s jedne strane Putnički prijevoz mogao naplatiti uslugu prijevoza radnika Carga, a s druge strane da se strojovođama maksimalno pojednostavi ta procedura. Zoran Mršić

KVARNERSKI POGLEDI

Pucanj u prazno

Sagledavajući ne tako davnu prošlost od trenutka kada je nastala naša tvrtka HŽ pa nadalje, kada smo podijeljeni na četiri društva s Holdingom kao krovnom organizacijom, da bi u konačnici vlastodršci zaključili da se Vuča vlakova mora obvezno ugasiti te fuzionirati u Putnički prijevoz i Cargo, možemo jedino zaključiti da u cijelom tom razdoblju, dakle sve do današnjega dana, naši vladari propasti – umreženi u interesnoj skupini preko stranačkih linija – imaju jedan jedini cilj, naime sebi priskrbiti osobnu korist. Scenarij je poznat...

Ono čime se zapravo mogu dičiti je njihova pogubna realizacija zamišljenog te jasan pokazatelj nepromišljenih i početničkih poteza, koji su nas odveli u ponor kojemu se, nažalost, još uvijek ne vidi dno. Najnovija realizacija bilo je unificiranje monofaznog napona prema Rijeci, tj. do graničnoga kolodvora Šapjane. Za taj pothvat nije nedostajalo pohvala za hvalevrijednu inicijativu, s tezom i uvjerenjem o velikom iskoraku za riječku prugu.

Upravljačka struktura Carga automatizmom, na osnovi odobrenja Infrastrukture, odlučuje o uvođenju jednoposjeda, a da se pritom ništa značajnije nije promijenilo. Kakva će događanja uslijediti u izvanrednim situacijama (osiguranje vlaka na velikim nanosima snijega) kao i još nedovršeni usjeci od odrona te upitna pokrivenost radio dispečerske veze – pitanja su za koja nitko ne mari. Mi koji izravno sudjelujemo u radu unaprijed smo znali da je to samo uvertira u nove probleme, što se na kraju i pokazalo točnim.

Ne obazirući se na naše dobronamjerne primjedbe da se ne uvede masa vlaka kakva je propisana prometnom uputom (cca 500 t), već masa vlaka koju smo imali privremeno (400 t) zbog promijene napona, Uprava Carga je ishitreno primjenila prometnu uputu s kritikom prema SSH da s time inzistiramo na više radnih mjesta za strojovođe. Nakon nekog vremena naša prognoza se obistinila, što je za posljedicu imalo prekomjerno trošenje bandaža te drastično smanjivanje monofaznih lokomotiva. Trenutno, uz opće oduševljenje, kreće lavina kritika na nestručno upravljanje strojovođa, da bi stvarni pokazatelj bila konfiguracija pruge. Da bi ispravili svoju pogrešku odobravaju umanjenje mase vlaka za cca. 40 t. (samo za podseriju 000 i 100) ali tek od rujna jer su propustili obavjestiti međunarodne željeznice. Ništa katastrofalnog, samo



FOTO: BERISLAV ŽILUČ

još poneka monofazna lokomotiva izvan prometa. Uz sav ovaj vrtlog svjedoci smo i sramotne dogodovštine gdje monofazna lokomotiva prenoči u depou zbog toga što u zalihama nema ispravnih vatrogasnih aparata.

Također se ni na naše zahtjeve nedostaci (slabo osvijetljenje mjernih instrumenata, potrošenost stolica i sl.) nisu otklonili, te su se monofazne lokomotive otpremale u Zagreb kao neradne, da bi se zatim vraćale u identičnom stanju, i naravno još poneki vlak otkazao.

Martin u Šapjane, Martin iz Šapjana

Propustili su reći da su lokomotive bez električne kočnice (osim podserija 100 – nekoliko lokomotiva), što za posljedicu ima da vlakovi dolaze goreći u Rijeku. U graničnom kolodvoru Šapjane s monofaznom lokomotivom odlazi i manevarska lokomotiva, da bi se izvršilo prebacivanje, dok je u Rijeci odgođeno sastavljanje vlakova jer nema dovoljno manevarki.

Zbog povećanog obima posla, a manjka monofaznih lokomotiva, koriste se i „vrlo dobre i brze“ dizel-lokomotive serije z 062, koje tutnje ni više ni manje nego 30 km/h, što uz troškove održavanja ima upravo nevjerovatnu ekonomsku isplativost.

U Putničkom prijevozu ih je, onako slučajno, poslužila sreća što im je nedostajalo monofaznih lokomotiva, pa im je na raspolaganju dizel-lokomotiva z 044, tako da ne moraju i oni s manevarkom u Šapjane. Bio bi to tako nezaboravan prizor da manevarka bude u sastavu putničkog vlaka s monofaznom lokomotivom na čelu.

U zimskom je periodu kod vremenskih neprilika zbog kvarova lokomotiva u Putničkom prijevozu tražen napajam lokomotiva od Carga, gdje je, naravno, zbog nedogovorenog postupka najma prouzročeno tradicionalno kažnjenje putničkih vlakova. Jedan od ljepših doživljaja predstavlja i slučaj kada sama monofazna lokomotiva s

manevarkom bude upućena u Šapjane, da bi se zatim obje vratile u Rijeku jer - nema vlaka.

Kada nam ponestane kočnih umetaka, pošaljemo kombi u Zagreb po 40 komada, što je, naravno, isplativ potez. Uzgred je važno spomenuti da je kombi u vlasništvu Putničkog prijevoza, dok su vozači djelatnici Carga. Profesionalno i stručno odrađena podjela??? Time možemo istaknuti da imamo čast što smo okruženi ovakvim visokokvalificiranim kadrom ljudi.

Osvrnuvši se na sve navedeno, jasno nam je da nas vode kancelarijski fikusi, kojima je tendencija jedino širiti utjecaj prema Ministarstvu u svrhu osiguranja vlastite egzistencije i poslovne bezbrižnosti. Permanentno osmišljavanje modela restrukturiranja nije urodilo plodom, neovisno o tome što je Sindikat učestalo upozoravao na pogreške. Svi patetični nastupi i pretenziozno ponašanje nadležnih odvelo nas je u propast.

Očigledno da je podjela bila nedjelotvorna, i to uz porazni učinak, što je bilo i predvidljivo. Ukupna se masa troškova u oba društva povećala, a mi smo ostali taoci nečijih propusta te kolateralne žrtve nauštrb nečije nebrige. Najveća briga i zainteresiranost nadležnih ogledaju se u pronalasku strateškoga partnera.

Megaluzeri rasklimali zub

Vladajući megaluzeri i dan danas smatraju da njihovi postupci predstavljaju najracionalnije rješenje za boljitak Carga u budućnosti, ne obazirući se pritom na nastale štete i njihove dugoročne posljedice. Sada kada smo upali u živi pijesak ne preostaje nam drugo nego živjeti u nadi da će svi odgovorni za ove nedaće napustiti svoje odaje. Analizirajući sva događanja, ubrzo možemo zaključiti da smo klimavi kao babin zub i da su svi dosadašnji potezi odgovornih bili ništa drugo doli pucanj u prazno.

Miroslav Krulić

GODINU DANA POSLIJE SLAVONSKI POGLEDI

Podijele, pa si misle....

I tako već prolazi godina dana od podjele skupe, neperspektivne i zle Vuče Vlakova. Naši vladajući oci su valjda mislili da će svi problemi nestati, svi dugovi se poništiti, cvjetat će ruže... No – kako se iz dana u dan sve bolje vidi - izgleda da se netko preračunao

Ako se prisjetimo ne tako davne 2012 g., SSH je uporno slao pisma resornom ministru, nastupali smo kroz medije gdje smo ih upozoravali na probleme koji će se desiti, mislili su da lokomotive idu na zrak, da im ne treba gorivo, mazivo, rezervni dijelovi..... servisi itd. Ali sve to nije naišlo na plodno tlo i danas smo tamo gdje jesmo...u EU, na vjetrometini i na milost i ne milost truloga kapitalizma (kako se to nekad govorilo).

Bilo je mučno tih mjeseci biti radnik Vuče vlakova, jer su nam nerijetko radnici ostalih HŽ društava svakodnevno dobacivali neumjesne komentare, poput... dobit ćete otkaz, gdje će te raditi itd. Valjda su mislili da ako nestane Vuča da će nestati i strojovođa, ali nisu se zapitali gdje su oni u toj priči? Nerealno je očekivati da ako nema vlaka (i na njemu strojovođe), da će, primjerice, prometnik i skretničar i tamo nekakav šef u Mikanovcima imati što raditi.

Svi zaboravljaju da ako se kotači ne okreću, da nema niti kuna, eura ili dolara, a onda niti posla za nikoga, a te kotače koji proizvode novac ne može nitko doli strojovođa zakotrljati.

Brigo moja prijeđi na drugoga

Vrijeme je pokazalo da su svi strojovođe ostali raditi, te da strojovođa ne bježi od posla. Imamo primjer u ne tako dalekoj Mađarskoj (ili Sloveniji), gdje strojovođa zakopča lokomotivu, napravi probu, izračuna si sve parametre potrebne za vožnju vlaka i vozi, što će reći da proces funkcionira bez niza drugih radnika (nerijetko i onih koji su se još prije godinu dana veselili podjeli HŽ Vuče vlakova misleći da su došli glave strojovođama), jer strojovođa može sve to odraditi, ali vlak jedino može i smije odvesti taj isti strojovođa.

Rade se remontiraju pruga, uvodi se TK (telekomanda), ugrađuju se ETCS sistemi, što u bliskoj budućnosti znači da će i radnici HŽ Infrastrukture imati izvjesnih problema s usporedbom broja radnih mjesta i broja

radnika koji bi popunjavali ta mjesta. Mi se ne smijemo i ne veselimo tuđoj nesreći, nego stvari shvaćamo krajnje ozbiljno i zato se već nekoliko godina pripremamo na sve ovo na što nailazimo i na što ćemo još naići.

I tako nam se dogodila i podjela na HŽ Putnički prijevoz i na HŽ Cargo. Za strojovođe su postojali kriteriji za podjelu, dok za ostala zanimanja i imovinu ni dan danas nije baš jasno koji su kriteriji bili. Sve je izglednije da su se stvari lomile preko koljena. Nitko nas na terenu nije pitao za mišljenje. Pa sad- imaju glavobolje.

Imamo situaciju, na primjer, u Vinkovcima gdje je Vuča po prirodi stvari većinski putnička (gotovo svi vlakovi se pokreću iz Vinkovaca i tamo završavaju vožnju), a imovina i radna mjesta koja su usko vezana za tehnološki proces rada pripala su HŽ Cargu (nadzornici vuče, alatničari, izdavači goriva...). Radna mjesta koja su bitna za sigurnost i tehničku ispravnost su doslovno ugašena pod opravdanjem „mi u Cargu (ili Putničkom prijevozu, svejedno) takva radna mjesta nikad nismo imali“ ne vodeći računa o specifičnosti djelatnosti Vuče, a danas – niti godinu dana kasnije - muku mučimo da vlakovi voze.

U Vinkovcima je, na primjer, takva situacija da u HŽ Putničkom prijevozu nemamo nakon 15 sati, kao i

traga !!! Imamo slučaj gdje se tražilo da se potpiše u knjigu primopredaje radnik koji otkloni kvar, pa su padale i prijetnje i teške riječi...a zašto ? Pitamo se kako se nitko nije zabrinuo za sigurnost vozila (ako već ne brinu o strojovođi), koji su u depou pod naponom. Pa pobogu, da samo jedna lokomotiva izgori, pitam se tko bi bio kriv ??? Direktor svakako NE.

Nevjerojatno je da se poslodavac ponaša kao robot i da slijepo prati nekakav program koji ga dovodi do suicida, jer ovakav trend nerazumijevanja poslova vuče neće dobro završiti. Nije samo stvar nadzornika, nego su tu i problemi s kojima se susrećemo u pratećim službama Vuče. Svi bi trebali „na silu“ biti višak, a kad samo jedan od njih ode na godišnji ili ne daj Bože bolovanje - odmah je raspad sistema. Nelogično, zar ne ?

U HŽ Cargu je zaposleno 42 strojovođe, 6 nadzornika itd ! Problematika s kojima se ti ljudi susreću je ogromna, jer 70 % svog radnog vremena nadzornik provede radeći i razbijajući glavu zbog vlakova HŽ PP. Do unazad 5-6 mjeseci smo bili mišljenja da je to samo prijelazno razdoblje, da će poslodavac napokon shvatiti da radnik HŽ Carga ne može toliko raditi za drugo poduzeće. U svakoj smjeni bi trebao biti jedan vanjski nadzornik, no zbog „nedostatka“ ljudi, radi samo jedan nadzornik. Rukovodioci se stalno pozivaju na famozni sporazum između društava kojim



FOTO: BERISLAV ŽILUČ

vikendom i blagdanom, niti jedno radno mjesto (čitaj: nula), koje je bitno za tehnološki proces rada. Nemamo niti jednog nadzornika lokomotiva, koji bi eventualno mogao iza 15 sati zaprimiti vučno vozilo koje dolazi s popravka. Do 15 sati radi instruktor (koji radi i posao bivšeg KPO-a, a kojeg u sistematizaciji smatraju nepotrebnim). No, što poslije 15 sati??? Od cijelog HŽ PP ostaje jedino dežurni strojovođa u depou, do sutra u 7:00, ili po cijeli vikend. Pa zar jedan čovjek može i smije nadzirati rad 8 DMG-a, z lok. 2132, te 7 elektro-lokomotiva, i još kontrolirati rad radionice i preuzimati vozila?

Nerijetko taj isti dežurni strojovođa ide na put, jer svakodnevno nam lokomotive i DMG ostaju u kvaru na pruzi zbog lošeg održavanja. Po ulasku vučnog vozila na popravak, ne rijetko se čeka da prođe 15 sati pa OVV koristi nered i „uvaljuje“ vučno vozilo nadzorniku lokomotiva koji radi za HŽ Cargo i to bez potpisa ili pisanog

Što im je to trebalo?

A perspective view looking down a dark tunnel. The walls are made of dark, textured material, possibly concrete or stone, with some vertical lines. The floor has two parallel tracks running towards the center. At the far end of the tunnel, there is a bright, circular light source, creating a strong contrast with the dark surroundings. The overall atmosphere is mysterious and hopeful.

Svijetlo na kraju tunela

Nalaziš se usred dana
koji liči na tvoju viziju pakla..
Svaki plan se pretvorio u izgubljeno vrijeme,
a svaka ideja u promašaj...
A vrijeme kroz koje se vučeš nikako da prođe...
Pričaš sam sa sobom u svojoj glavi,
bodriš sebe da ideš dalje...
i imaš utisak da se saplićeš..

Poslije svega stižeš kući, otvaraš vrata,
a iza njih stoji nasmijano dijete,
nespretnim koracima žuri k tebi
i govori ti nešto na ushićenom dječjem jeziku.
Podižeš ga visoko! Najviše što možeš!
Nalet najnježnijih riječi u tvojoj glavi
i ne znaš koju prije da izgovoriš...

A čitav dan koji je za tobom
raspline se: „ma nije to ništa!”

(Rizz / foto:Zoran Crnko)