

SPVH BILTEN



br.5 | Zagreb, svibanj 2010.

Lakoća obmane

Prilagođenim citatom započeti ću ove retke:
"Zadnja konferencije za medije uprave HŽ Infre je stvarno jedno pljuvanje u lice svim ljudima koji imaju malo poštenja i znanja u ovoj državi..." Nisam ljubitelj teorija



AUTOR LEGENDARNIH IZJAVA

zavjere, ali postaje sve očitije da nešto u našoj firmi nije dobro, i da postaje svakim danom sve trulije. Na toj konferenciji članovi uprave predstavili su svoje rezultate. Zastrašujuće su riječi, procjene i poruke, koje su mediji prenijeli u hrvatsku javnost, ali i na naša radna mjesta. Grozno je s koliko negativnosti uprava gleda na svijet željezničara kojim upravlja. Dal' su predstavljali svoj rad u HŽ Infri ili scenario za kakav jeftini horror? Između ostaloga izjavili su kako u HŽ Infri teče med i mlijeko od kad su oni preuzeli upravljanje. Štedi se, kontrolira i pazi. I eto rezultata. Jasno i precizno. Tako uprava precizno zna da je uštedeno 40 do 50 milijuna kuna samo u prvih četiri mjeseca ove godine. 40 do 50, kao da se radi o nekoliko, a ne o 10 milijuna kuna. Isto je i s preciznom ocjenom da 30 do 40% radnika ne radi ništa, a prima plaću. Razlika je za ponosnog autora precizne procjene u beznačajnih 700 radnika, mada se na istoj konferenciji hvali kako je prošle godine iz HŽ Infre uz otpremnine otišlo 100 radnika. Da je gornje izjavljeno jasno je po novinskim člancima:

Vjesnik: Tvrtka HŽ Infrastruktura je u prvih četiri mjeseca ove godine uštedjela 40 do 50 milijuna kuna pokretanjem portala javne nabave, a do kraja godine planiraju te uštede povećati na 120 milijuna kuna, kasao je na susretu s novinarima član Uprave Ivan Matasović. Govoreći o zaposlenima, kojih je trenutačno 7024, od čega je 770 u administraciji i upravi, kazao je da je sigurno kako ih 30 do 40 posto »rade kao crvi«, ali i da ih ima 30 do 40 posto koji ne rade ništa, te je u planovima nove uprave smanjiti neproduktivna radna mjesta te stimulirati one koji rade dobro.

Jutarnji list: Pokretanjem portala javne nabave, tvrtka HŽ Infrastruktura u samo četiri mjeseca ove godine uštedjela je četrdeset do pedeset milijuna kuna, a plan je da ušteda do kraja godine bude 120 milijuna

kuna. Te je rezultate jučer predstavio član Uprave Ivan Matasović, rekavši da su oni rezultat promjena u zadnjih devet mjeseci, otkako tvrtkom upravlja nova garnitura. Tvrtka trenutno zapošljava 7024 djelatnika, od čega, prema Matasovićevim riječima, čak 40 posto ne radi ništa. Cilj je Uprave, stoga, one koji dobro rade stimulirati, ali i smanjiti neproduktivna radna mjesta.

Večernji list: Koliko je točno radnika od 7024 ukupno zaposlenih u HŽ Infrastrukturi višak u tvrtki ne žele špekulirati, ali je član uprave Ivan Matasović istaknuo da 30 do 40 posto radnika (njih između 2100 i 2800) ne radi gotovo ništa. Direktor HŽ Infrastrukture Branimir Jernei istaknuo je da je tvrtka mjerama štednje u ovoj godini samo na materijalnim troškovima svaki mjesec uštedjela gotovo 4,5 milijuna kuna. Koliko su gornje izjave odraz načina upravljanja, znanja i neznanja, saznat ćemo kad jednom dođu »neki novi klinici« koji će kao i sadašnji trenirati na državnim poljima. Brazda kojom današnji obrađuju državnu oranicu zvanu HŽ Infra naprosto je plitka, površinska. Naime, ustvrditi da u firmi kojom vi upravljate 40%, odnosno 2800 radnika ne radi ništa najblaže rečeno zabrinjava. Isto tako reći da 30 do 40 % radnika rade kao crvi jasno govori o relaciji usporedbe. U korektnom okruženju vrijednog radnika uspoređuje se s mravom, pčelom i sl. Kad član uprave kaže za radnika da radi kao crv znači doslovno da ga doživljava štetočinom, nečim što treba odstraniti, tretirati insekticidom, nečim što će ga onesposobiti i ukloniti. Svjedoci smo da je insekticid koji koristi današnja uprava HŽ Infre strah. On se opipljivo pronosi na teren. Ljudi su trajno u atmosferi ugroze i naprosto se boje dignuti glas. Čuvaju golu egzistenciju.

Napominjem da je ponosni autor gornjih horror procjena doktor znanosti, čovjek koji već samom titulom garantira ozbiljnost brojeva koje iznosi. No, ništa manje ne boli što je ostatak upravljačke ekipe sa smiješkom na licu pratio sramotno licitiranje.

Željezničari u Lijepoj našoj naslušali su se svakakvih kritika, ali ovakve skandalozne izjave niti su zaslužili, niti će ih živjeti šuteći.

**sindikata
prometnika
vlakova hrvatske**

Lakoća obmane – komentar

Za početak da raščistimo dvije osnovne stvari:

1. Čovjek je djelatno biće. On djeluje, stvara i potom vrši raspodjelu rezultata djelovanja. To je prirodan tok događanja. Prvo stvoriš nešto, a onda se vrši raspodjela.

2. Cilj nam je misaono djelovanje. To znači da smo svjesni što i kako sada radimo i da planiramo što i kako ćemo raditi sutra. Pritom je ključno kako-način djelovanja.

Idemo dalje.

1. Krenimo od doba raspodjele

U Hrvatskoj je u proteklim godinama u središtu zbivanja bila raspodjela, dok je djelovanje (rad i znanje) potisnuto na društvene i poslovne margine. Dijelilo se kapom i šakom, subvencije, mirovine, socijalne pomoći, monopolički položaj na tržištu, trošarine, krediti..... Raspodjela i učestvovanje u raspodjeli je postao modus operandi. Postalo je ključno zahvatiti što veći „dio kolača“. U tome su svoje uloge odigrali sindikati kao i uprave. Sindikati su nastojali za svoje članove osigurati dio „kolača“ putem božićnica, povećanja plaća, putnih troškova, toplog obroka... I dok su se sindikati putem kolektivnih ugovora morali izboriti za svoja „prava“ uprave i menadžment su bili u neusporedivo povoljnijem položaju. Oni su jednostavno uzimali. Menadžerski ugovori, službeni automobili..., a da ne spominjemo operativno upravljanje kapitalom, što je bez adekvatne kontrole pružalo mnoštvo „kreativnih“ mogućnosti (korupcija i kriminal) Naravno, osnovni cilj uprava je pritom bio da svoje djelovanje obavije „poslovnom tajnom“ i što više ga udalji od očiju javnosti. Doba raspodjele karakterizira i slijedeće: rasprodaja imovine i zaduživanje, rad i znanje su u drugom planu, poremećeni sustav vrijednosti u društvu, uništene cijele privredne grane i sustavi, kriminal i korupcija... Na nivou sustava uočljiv je nedostatak strateškog kao i operativnog upravljanja, što dovodi sustave u stanje većeg ili manjeg kaosa, uz gomile neriješenih problema na svim nivoima, od materijalnih, preko organizacionih, do nedefiniranih poslovnih procesa i uloge pojedinca u poslovnom procesu.

2. Dolazi doba djelovanja, rada i znanja.

Sve ima svoj početak i kraj, pa tako i raspodjela nezarađenog. Ne preostaje nam drugo doli usmjeriti se na rad, znanje, poštenje. Konkretno i sindikati i uprave će svoje interese morati sa raspodjela preusmjeriti na rad i znanje te upravljačko- kontrolne funkcije u HŽ-u. Samo rad i znanje mogu nam osigurati budućnost. Budućnost nam ne ovisi o jednoj božićnici ili visini naknade za godišnji odmor. To konkretno znači da će i sindikat i uprave morati bitno mijenjati ponašanje- način i pravac i djelovanja. Krenimo od sindikata. Sustavi, pa tako i sustav HŽ-a imaju mnogo važnije probleme nego što je visina božićnice, isplata regresa za godišnji i slično. Budućnost HŽ-a leži u radu i znanju, a djelovanje sindikata, njegova uloga mora se preusmjeriti u tom pravcu. Čim prije to sindikati shvate tim bolje. Nepotrebna i beskonačna „cjenikanja“, oko kolektivnih prava su naprosto besmislena i samo unose razdor u sustave. Država treba donijeti jedinstvene kriterije (u skladu materijalnih mogućnosti) oko navedenih prava za sve korisnike sredstava poreznih obveznika. Sindikat treba svoju ulogu preusmjeriti u involviranje načela rada, znanja i odgovornosti u sustav. Sindikat to treba zagovarati. Ponavljam rad, znanje i odgovornost. I treba kontrolirati



EKIPA ODGOVORNIH ZA „PRIVREMENO“ ZATVARANJE PRUGA

rad uprava. Sindikat treba da se tako izrazim upravama „puhati za vrat“. A sada o upravama. Za sadašnje stanje sustava najveća odgovornost leži u upravljanju kako strateškom tako i operativnom. Nisu sustave u ovo stanje u kakvom se nalazimo donijele božićnice, troškovi čistačica (outsourcing) i slično. Uprave snose najveću odgovornost. Naravno, upravama ne pada ni na kraj pameti da to priznaju je (što je razumljivo) i pokušavaju:

- a) otkloniti odgovornost sa sebe; okrivljujući svjetsku krizu, EU razne „vanjske faktore“ kao strana tržišta i slično...i
- b) negirati problem i stvarnost prikazati ružičastom; izmišljaju se podaci, falsificiraju izvještaji, negiraju problemi...

I sindikati i uprave će morati „okrenuti ploču“ i postati svjesni da nisu protivnici, ni neprijatelji, da im je sudbina vezana uz HŽ i da im je zajednički interes efikasan HŽ koji im može i treba osigurati budućnost, njima i obiteljima. Prestanimo jedni druge obmanjivati, pokažimo karte i prihvatimo se posla. Ovo pismo uputio sam u najboljoj namjeri i molim da se ne shvati kao kritika, što i nije nego pokušaj objašnjenja situacije – analiza stanja u kojem se svi zajedno nalazimo. S poštovanjem!

Nikola

Dati Daruvaru da živi s prugom

Pruga Banova Jaruga –Pčelić nije zaslužila ovakav odnos HŽ Infre. Godinama smo upozoravali da je održavanje voznog reda s brzinama od 20 km/h nedopustivo i da vodi u zatvaranje. Godinama se nije ulagalo, tako da smo danas svjedoci neminovnosti – obustave prometa.

Isto se događa i na nekim drugim prugama, no ova pruga i ovaj daruvarski kolodvor imaju drugačiju težinu, jer:

1. Broj stanovnika grada Daruvara s okolnim naseljima je gotovo 15000.
2. HŽ Infra nema ili nije nikad transparentno pokazala analizu troškova održavanja na koje se poziva.
3. Nepoznati su podaci o broju putnika, kao i podaci o istovarenim i utovarenim vagonima (kao i o tonama robe iz/u njih).
4. Na nedosljednost privremene obustave prometa upozorava i datum prolaska mjernog vlaka, te odluka o „privremenoj“ obustavi prometa nakon dva mjeseca, ali i dramatična razlika rezultata mjerenja prošle i ove godine.
5. Nevoljnost HŽ Infre da održava u prometu ovu prugu. Zar se remont 11 km pruge od Sirača do Daruvara ne može na-

pravit polovnim materijalom? Spominju se kunski iznosi koji su potrebni za obnovu te pruge da to graniči sa zdravim razumom. Ako imamo polovne pragove i tračnice, kamen iz Sirača, koliko može koštati samo izvođenje radova? Sigurno ne par stotina milijuna kuna koliko se spominje u press materijalu objavljenom na stranicama HŽ Holdinga. U Vinkovcima, u TK stoji kolosječna građa izvađena iz pruge Vinkovci – Tovarnik – oko 60 km tračnica, betonskih i drvenih pragova, te kolosječnog pribora.

6. Koji je to kriterij koji neku prugu svrstava u lokalnu (ova pruga prolazi kroz 4 županije)?

7. Zamislimo današnje prilike: vaše dijete, učenik vlakom putuje iz Daruvara u Kutinu – 60 km za više od 2 sata. Ili putuje iz Đulovca u 30 km udaljenu Viroviticu sat vremena, a zbog prilika na pruži taj vlak iz Đulovca kreće u 6 sati.

8. Možemo li zamisliti koliko bi putnika bilo da je brzina kretanja vlakova 80 km/h? Da se četiri grada: Daruvar, Lipik, Pakrac i Kutina međusobno povežu, ali i da se povežu izravno sa Zagrebom tako da ljudi mogu sjesti u vlak i dovesti se u metropolu za manje od dva i pol sata?

9. Po kontaktima kroz zadnjih nekoliko dana postalo je očito, no ne možemo dokumentirati, menadžment u HŽ Infri nije znao da se kolodvor Daruvar nalazi na dijelu zatvorene pruge. Sve ovo ponukalo nas je da zajedno s kolegama iz Sindikata strojovođa Hrvatske organiziramo tužan ispraćaj posljednjeg vlaka pred privremenu obustavu prometa. Kako je to sve izgledalo može se pogledati u našem videu na www.spvh.hr



Lakoća obmane Dati Daruvaru da živi s prugom

Što Ustav i struka kažu o gospodarskom razvitku i o prostoru?

1. Članak 49. Ustava RH navodi: Država potiče gospodarski napredak i socijalno blagostanje građana i brine se za gospodarski razvitak svojih krajeva...

2. Članak 112., alineja 7 Ustava navodi: Vlada Republike Hrvatske... brine o gospodarskom razvitku zemlje.

3. Osnovna uloga prometa je povezivanje prostora. Svaki daljnji komentar je suvišan.

Temeljem kojih „argumenata“ se ukidaju pruge?

1. Paušalne izjave o troškovima održavanja pruga od cca 120 kilometara po cijeni od 20 milijuna mjesečno naprosto su neozbiljne, kao i cijena od 450 milijuna kuna za renoviranje. Prometna struka, javnost, a pogotovo stanovništvo koje ostaje djelomično ili u cijelosti prometno izolirano zaslužuje daleko bolje argumente od navedenih.

Ponavljamo: ukidanje 120 kilometara pruga, mjesečni troškovi za održavanje od 20 milijuna, 450 milijuna potrebnih za renoviranje. Sve su to brojke iza kojih mora stajati struka. Te i takve brojke ne mogu se „lupati“ na pamet (dopis Korporativnih komunikacija i sl.). Moraju postojati studije, studije opravdanosti (riječ je o velikim iznosima i velikim po-

sljedicama odluke) ili barem predstudije opravdanosti.

2. Naprosto zapanjuje lakoća kojom grupica neodgovornih neznalica obmanjuje struku i javnost i igra se sa sudbinama ljudi.

U društvu u kojem su rad i nerad izjednačeni kao i znanje i neznanje, lopovluk i poštenje, laž i obmana su tek jedan od alata svakodnevice. Dok se ne počne odgovarati za djela kao i za izjave kojima se kroje sudbine drugih čeka nas još gora sudbina.



UPRAVA HŽ INFRE NE POŠTUJE ZAKON O ZNR-U

Poštovani,

kod radnika koji rade u izvršnoj službi trajno je prisutan problem nedostatka službene i zaštitne odjeće na cijelom području Prometnih poslova.

Dakle, službena i zaštitna odjeća i obuća nedostaje radnicima kojima je ta oprema neophodna za redovito funkcioniranje, za izvršenje propisanih tehnoloških operacija. Nedostaje 37457 komada službene i zaštitne odjeće i obuće.

Već smo Vas nizom dopisa izvjestili o gore navedenim problemima, međutim na terenu se ništa nije promijenilo.

Tražimo Vas da svoje aktivnosti, vezane uz zaštitu na radu, provodite sukladno ZOR i važećim pravilnicima u našem poduzeću.

S poštovanjem!

Glavni Koordinator ZNR Prometnih poslova

Jakov Rašić
Jakov Rašić

Što je dobro znati - broj 1

Tema: Povijest putovanja željeznicom

Možemo koliko znamo (possumus quantum scimus) rekli su stari latini i bili su u pravu. U Dalmaciji postoji poslovice „čović i tovar (magarac) znaju više nego sam čović“. Želimo Hrvatsku znanja i to je bila glavna ideja pokretanja ove rubrike.



Da podijelimo znanje koje imamo i da učimo jedni od drugih. Pročitali smo knjigu Povijest putovanja željeznicom - O industrijalizaciji prostora i vremena u 19. stoljeću autora Wolfganga Schivel-

buscha u izdanju Naklade Ljevak d.o.o. Originalno izdanje objavljeno je u Njemačkoj 1977. i nagrađeno nagradom za stručnu knjigu. Knjiga je praktički klasik. Pisana je vrlo čitko i ne zahtijeva posebna stručna predznanja. Umjesto vlastitog komentara prepisali smo dio recenzije; ...U knjizi koja je pred nama riječ je o zacijelo najvažnijoj inovaciji 19. stoljeća: željeznici. Ona ne samo da je pokrenula industrijsku revoluciju već je i trajno promijenila svakodnevne prostore iskustva, kao i političke zemljovide. Gospodarstvo i ratno planiranje nisu više mogli bez željeznice. Prostor i vrijeme otada više nisu ono što su bili.

KAKO SAMIMA SEBI NANOSIMO ŠTETU!

„Kod nas su zadnjih godina nestale mnoge zajedničke težnje. A napuštenih željezničkih stanica i praznih pruga bit će, čini se, sve više.“ (Miroslav Filipović, Glas Slavonije)
Ode vlak....

Puno se ovih dana pričalo i pisalo o odluci resornog nam ministarstva da privremeno zatvori tri lokalne pruge u Hrvatskoj. Jedna od tih pruga je i Pčelić – Banova Jaruga, koja je „privremeno“ zatvorena na dionici Pčelić – Sirač. Na toj dionici nalazi se i kolodvor Đulovac koji smo posjetili jučer kako bi razgovarali sa radnicima kojima je taj kolodvor bio radno mjesto dugi niz godina. Pruga u Đulovcu napravljena je 1885. godine, a nešto poslije 1945. godine napravljena je i kolodvorska zgrada. Po zadnjem popisu stanovništva iz 2001. godine općina je brojala skoro 4000 stanovnika. Većina tih ljudi gravitira prema Virovitici i Daruvaru i to u omjeru 60:40 u korist Virovitice. Bez obzira na malu brzinu na pruži i na činjenicu da je zbog toga putovanje trajalo nešto duže nego što je to uobičajeno, vlak je ipak bio jedina veza stanovništvu toga kraja prema većim gradovima. Sami kolodvor bio je u sastavu Prometne sekcije Zagreb do 2007 godine, kada je pripao Prometnoj sekciji Koprivnica. Kolodvor bio je u dosta deturinom i zapuštenom stanju, ali ulaganjem određenih sredstava (samo u 2009 godini uloženo je u humanizaciju radnih prostora i uređenje kolodvorske zgrade oko 40 tisuća kuna) i velikim trudom i entuzijazmom radnika doveden je u stanje u kakvom je danas. Što se tiče teretnog prometa, u 2008. godini utovareno je 14 160 tona, u 2009. godini nešto manje od 14 000, a u 2010. godini u prvom kvartalu 3840 tona tereta. Sve navedeno, na žalost, očito nije spriječilo „nekoga“ da donese odluku o „privremenom zatvaranju“ zbog tehničkih nedostataka. Odluku koja je dvojbena iz više razloga, a isti su već spomenuti na našoj stranici www.spvh.hr. Odluku koja zbog načina na koji je donešena izaziva bojazan i ne nailazi na razumijevanje nigdje, osim valjda kod ljudi koji su je donijeli. Po onoj staroj željezničarskoj – „Gdje počinje željeznica, prestaje logika“ – valjda je logično da tri godine ulažeš vrijeme i novac u nešto i nakon toga to otpišeš i prekrižiš kao

da se radi o „tiskarskoj grešci“. Stvari na takav način rješavaju samo ljudi koji su nešto dobili na poklon, te nisu svjesni koliko truda i rada je bilo potrebno da se to nešto stvori. Ukidanje lokalnih pruga u Republici Hrvatskoj nije moguće bez odluke Sabora, ali „privremeno“ zatvaranje zbog tehničkih nedostataka, uverili smo se 16. svibnja 2010. godine došlo je kao naručeno ulagodavcima po onaj narodnoj – „Dobar izgovor zlata vrijedi“. Citirat ću britanskog politologa i povjesničara koji kaže: „Svatko može upravljati željezničkom linijom koja donosi profit(...), ali što je sa željezničkim vezama do i od mjesta u kojima se ljudi voze samo povremeno? Nitko neće izdvojiti dovoljno novca kako bi platio ekonomski trošak takve usluge za one rijetke prilike kada će je koristiti. Samo zajednica – država, vlada, lokalne vlasti – mogu to osigurati. Nužne financijske subvencije ekonomistima će uvijek izgledati neefikasno. Naravno bilo bi jeftinije iščupati šine i pustiti svakoga da se vozi svojim kolima“. „Željeznička stanica i usluge koje ona pruža su simptom i simbol društva kao zajedničke težnje“ (Tony Judt, politolog i povjesničar) Svakome čovjeku su njegovi problemi najveći. Uz sve razumijevanje postojeće situacije, ne može se sakriti osjećaj tuge i zabrinutosti kod radnika kolodvora Đulovac, osjećaj koji je prisutan jednako kao i kod svih ostalih željezničara na svim „privremenom“ zatvorenim kolodvorima i prugama, koje su pogođene ovom „privremenom mjerom“. Bez obzira što njihova radna mjesta - trenutno – nisu upitna, zaslužuju jednaku potporu i pomoć svih nas u nastojanju da se promet ponovno uspostavi na cijeloj dionici.



u skretanje by nenad katanich

SUZA ZA ZAGORSKE BREGE

lako tema nije Zagorje, ali se bojim da će i ono uskoro doći na red, a u glavi mi se samo vrti ova pjesma Zvonka Špišića.....

Ako ste se nadali da slijedi drugi dio priče o meni kao uspješnom manageru koji je riješio višak zaposlenih na HŽ-u i koji sada rješava problem ukidanja pruga – ništa. Moram Vas razočarati. Ovaj put tuga. Jedna izreka kaže da je seljak propao kada proda svoju zemlju i postane nadničar, „bezemljaš“. I onda što reći – kada smo kapitulirali? Tri pruge su nam zatvorene, niti jedna nova nije otvorena. I nikom ništa. I dokle smo došli kao željeznica za 150 godina? Postali smo astmatičar koji jedva diše. Koji se nalazi u zagušljivom zraku, punom smoga, tj. neloyalnih konkurenata i okruženja koje marginalizira željeznicu. Počevši od medija, koji nemaju lijepe riječi za željeznicu. Nekada zaista s pravom, zbog nemara ili bahatosti nas željezničara, a uglavnom neobjektivno i „navijački“: „zločesti“ vlak zgazio nedužnog čovjeka koji se mirno šetao po pruži, vlak je uvijek naleteo na cestovno vozilo (s naglaskom na le i o, što insinuirava krivicu), a što je vozač polomio brklju i sl. nikom ništa. To je normalno. Vlak zapeo u snijegu, željeznica ovo, željeznica ono... To se ne može samo nazvati prirodnom težnjom medija za senzacionalizmom. Zatim gruba percepcija da je željeznica neadekvatan, nepouzdan, neproduktivan prijevoznik koji skupo košta i nema perspektive. Tako da je se treba što prije riješiti. Osloboditi prostor za „prave“ prijevoznike. Kao npr. u Splitu gdje pruga kroz splitski tunel proglašena lokalnom II reda (to je valjda jedina najniže rangirana pruga koja je u isto vrijeme

i dvokolosiječna). Ako ćemo tako postaviti stvari, to je istina. Kao i astmatičar koji neće preživjeti u okolini gdje je zrak zagađen, bez obzira koliko je pametan, vrijedan i moralan čovjek. I što nama željošima preostaje osim pustiti suzu za milim nam pokojnikom, koji nas je prerano napustio (tek je prešao stotu, a onaj „unski“ niti toliko), neshvaćen, ponižen, osramoćen... Zar je zaista moralo završiti tako? Kao pasionirani zaljubljenik u željeznicu, to mi je nepojmljivo. Pogotovo što u zapadnim zemljama, na koje se volimo pozivati, pruge se ne ukidaju, a na autoceste se uvode vinjete i ograničenje prometa. Npr. u Austriji jedna planinska željeznica postoji voljom i entuzijazmom lokalne zajednice kao turističko – komercijalna i to - zamislite, potpuno profitabilna i privatna. U Japanu, u jedno dokumentarnom filmu prikazana je parna željeznica za turističke potrebe sa šest parnih lokomotiva koje voze vlakove na inače elektrificiranim prugama. Mladići koji su dobili posao strojovođa i ložača na tim lokomotivama koje traže puno održavanja i rada - kažu da im je to posao iz snova! I ostalo osoblje je zadovoljno svojim poslom, a i parnjače zarađuju. U BiH sam na fotkama foruma željeznice.net vidio da su organizirali turistički vlak na „unskoj“ pruži i to s jednim „pulmanom“ i „platonom“ na kojem je prilagođena ograda i postavljeni stolovi kao na terasi u restoranu. Putujući vrtni restoran. A kod nas to je nemoguće i neisplativo. A zainteresiranih ima sigurno. Ako nigdje drugdje, a ono na forumu željeznice.net, na primjer. Navedeni forumaši su vjerovatno učinili više nego hrpa zadužena za promidžbu i marketing. I nitko da im kaže hvala, a kamoli da ih angažira kad već nema volje, smisla i želje kod onih koji to mogu. Jedino mi preostaje da pustim „suzu za zagorske brege...“ i 150 godina željeznice u Hrvatskoj i nadam se boljem....