

VIJESTI SINDIKATA PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE

# NA PERONU

SIJEČANJ 2018.

**GDJE VAM JE  
KOMPAS,  
GOSPODO?**  
O "PRIVREMENIM" SMANJENJIMA

**VOLJETI ŽELJEZNICU**  
DRAŽEN TREMAC

**EVO PRAVDE!**  
KONAČNO  
ŽIVOTNI UVJETI  
DOSTOJNI ČOVJEKA

**VIŠE NE ZNAM GDJE SAM**  
LUKA PREBEG



foto: Kristijan Kranjčić



## MOŽEMO LI POPRAVITI POSLJEDICE?

Kad će to svjetlo na kraju tunela zvanog prava radnika u HŽ Infri? Kako dalje nakon novog dokaza u prilog našoj tvrdnji koju ponavljamo od njegovog potpisivanja: važeći KU je zlo i vrlo opasan za radnike. Ovoj našoj priči usprotivili su se potpisnici KU koji su govorili suprotno od nas. Eto, to su dvije strategije: njihova i naša. Poznato nam je da se strategije političkih stranaka u RH svode na lijepo riječi, samohvale i obećanja koja se na koncu pokažu velikim lažima. U biti sve je isto kao i u rimska vremena - kruha i igara. Kad na kraju glasači shvate istinu ovi su već na vlasti. Zar nije dovoljno upozorenje što se dogodilo željezničarima u Njemačkoj, ili što ove godine očekuje željezničare u Austriji.

Dakle, iskrivljavanje vrijednosnog sustava pokazao se kao glavni moment borbe u HŽ Infri, ali i u svim društвima koja nastaju podjelom jedinstvenih Hrvatskih željeznica. To je borba argumenata sile protiv sile argumenata. Ukipanjem razlika između istinitog i neistinitog dolazimo do „relativne“ istine o kojoj se govorи po kolodvorima. Relativna istina je kao otrov koji

se drži u malim boćicama. Gdje koja kap prospе se u dokonom razgovoru, da bi prekrila do tад poznato. Istinu. Takvu kakva je. Neušminkanu. Često surovu i neželjenu. Tešku, kako drugima, tako i nama. Zar je stvarno jedina opcija prihvati relativnu istinu o „njajboljem“ KU? Jednom prilikom poznati odvjetnik Čedo Prodanović je rekao: "Radi se o sistemu u kojemu prevladavaju uplašeni, lijeni i nesposobni ljudi, ljudi koji nisu spremni izložiti se i mogućim neugodnostima zbog poštenog i odgovornog obavljanja posla za koji su plaćeni. Taj sistem mora se razrušiti, jer je to sistem bez odgovornosti i kontrole, u kojemu se ljudi mogu ponašati kako god hoće bez straha od sankcija."

Krivo ste povezali. Ugledni odvjetnik Prodanović ovdje ne govori o radnicima HŽ Infre, niti o željezničkom sistemu. Govori o sudstvu u RH. A kao da o željeznicima priča...

Neznaš samogdje se u željezničkom sustavu izgubila pravda? Ono što znamo je da ćemo se boriti svim raspoloživim sredstvima kako bi na kraju pobijedila sile argumenata.

### IMPRESUM

#### SURADNICI

Glavni urednik  
Anto Iličić

Novinari  
Ante Kunčić, Milan Kovačić  
Nebojša Gojković, Tomislav Tonković  
Branko Bašić, Josip Tirić  
Krešimir Belak, Dražen Lihtar  
Robert Jukić, Mario Grbešić  
Srećo Stjepić, Jakov Rašić  
Dražen Drčić, Dražen Koščak  
Branko Marijanović, Nenad Katanić  
Ivica Stojak, Ilijia Grlić

Fotografije  
SPVH

Naslovница  
Luka Prebeg, manevrist na Zagreb GK

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

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



## GDJE VAM JE KOMPAS, GOSPODO?

PIŠE: Anto Iličić  
FOTO: Andrija Vranešić

Nakon ovih blagdanskih dana oglasio se poslodavac dopisom kojim pod neprofesionalnim obrazloženjem nalaže „privremena“ smanjenja:

**„U cilju bolje iskorištenosti godišnjih odmora i smanjenja prekovremenog rada upućujemo Vas na poduzimanje mjera za privremenim propisivanjem drukčijeg radnog vremena za pojedina radna mjesta i to tako da se reducira broj izvršitelja u razdoblju smanjenog obima rada bez remećenja izvršenja voznog reda.“**

Za one koji ne znaju o čemu se radi recimo da je u tijeku priprema ili savjetovanje o provođenju „privremenih“ promjena Pravilnika o organizaciji kojima će se broj radnika,



tel: +385 (0)1 453 30 45  
fax: +385 (0)1 378 28 11  
e-mail: anto.krajina@hzinfra.hr  
nač broj i znak: 84/18, 1.1.1/AK  
vač broj i znak:  
datum: 06. siječnja 2018.

Područne radne jedinice prometa:  
Centar, Istok, Jug, Sjever i Zapad

Predmet: Privremeno propisivanje radnog vremena

U cilju bolje iskorištenosti godišnjih odmora i smanjenja prekovremenog rada upućujemo Vas na poduzimanje mjera za privremenim propisivanjem drukčijeg radnog vremena za pojedina radna mjesta i to tako da se reducira broj izvršitelja u razdoblju smanjenog obima rada bez remećenja izvršenja voznog reda.

Navedeno treba provesti tako da se u kolodvorima, u kojima ima više radnih mjesti izvršnih radnika istog ili sličnog profila (prometnik vlakova, vlakovođa, nadzorni skretničar i skretničar, rukovatelj manevre i manevrist), propis drukčije radno vrijeme odnosno ograniči rad na radnim mjestima na kojima je to moguće, u razdoblju smanjenog obima rada. Za radna mjesta koja ne sudjeluju neposredno u obavljanju željezničkog prometa također je potrebno reducirati radno vrijeme ovisno o mogućnostima (npr. pomoćnik šefu kolodvora, prometni dispečer i dr.).

Prije donošenja odluka o privremenim promjenama radnog vremena obvezno je provesti savjetovanje s radničkim vijećem sukladno članku 150. Zakona o radu.

S poštovanjem,

Direktor Sektora  
za promet:  
Tihomir Španić, dipl.ing.

Tihomir Španić, dipl.ing.

prvenstveno prometnika vlakova, skretničara i manevrista, u kolodvorima "uskladiti" s gornjim obrazloženjem. Kako to provodi jedna od elitnijih regionalnih jedinica ogleda se u dopisu koji objavljujemo uz ovaj tekst. Upitajmo se zašto ne dolazi do neiskorištenosti GO u administraciji Prometnog sektora? Najvjerojatnije radi toga jer su sva radna mjesta popunjena dovoljnim brojem radnika. Ili još bolje rečeno, pretrpana direkcija za koju se ne mijere procesi rada kao prometnom osoblju. Za razliku od prometnog osoblja, tamo ih stvarno ima viška.

U okolnostima kad na nekom radnom mjestu imate dovoljan broj izvršitelja tada samo izuzetno može doći do nekoristenja GO i do pojave prekovremenog rada. Slaba iskorištenost GO i pojava prekovremenog rada ukazuju da

nedostaje radnika. Umjesto da popuni prazna radna mjesta menadžment Prometnog sektora redovito tvrdi da izvršni radnici po noći spavaju na poslu, općenito ne rade ili malo rade i slično. Ako stvarno izvršni radnici nemaju posla p noći, onda bi onaj tko je zadužen za traženje posla trebao dobiti otkaz, a ne oni bez koji se taj posao ne može izvršiti. Znači, bezobzira što su to utvrdili poznatom metodom „od oka“, ti stavovi se čuje na razinama koje odlučuju. Nakon takvih poruka lagano se proizvede najava o 300 do 500 radnika viška samo i jedino u Prometnom sektoru. S druge strane menadžment Prometnog sektora štiti sebi egzistenciju tako što širi netočne informacije.

Vrlo važno za ovu priču je i to da je temeljem KU, Prilog 3.A poslodavac dobio priliku provoditi smanjenje broja radnika, ali i smanjenje plaće

ciljanih radnika. Pretežno ili uglavnom Prometnog sektora. Kako to? Zato jer svi drugi sektori tvrde da imaju manjak radnika, a vrh Prometnog sektora pronosi priče kako mu radnici noću na poslu spavaju ili malo rade tako da je evidentno da će najjači udar doživjeti baš radnici tog sektora, u većim ili tzv. velikim kolodvorima. Dakle, opet prometnici vlakova u kolodvorima u kojima radi više od jednog prometnika u smjeni.

Naređenim privremenim smanjenjem, a koje će se provoditi privremenim premještanjem iz kolodvora u kojima sada rade u kolodvore u kojima manjka izvršitelja (npr. iz Dugog Sela u Prećec ili iz Osijeka u Dardu ili iz Perkovića u Primorski Dolac ili iz Rijeke u Meju ili iz Varaždina u Ludbreg ili iz Vinkovaca u Ivankovo) smanjit će se broj izvršitelja u velikom kolodvoru, a popunit će se broj izvršitelja u malom kolodvoru.



O obimu posla u kolodvorima služe se prije već navedenim tvrdnjama da izvršni radnici po noći spavaju na poslu, općenito ne rade ili malo rade i slično. Dakle, tamo ionako nema posla...

Ovo se nikad ne bi dogodilo da je na strani poslodavca tim ljudi koji razumije probleme radnika izvršne službe. Ali, tamo nema željezničara, niti oni žive željeznicu...

Možda kolege i kolege u PRJP Istok, kod kojih je u tijeku savjetovanje o „privremenom“ rasporedu ujutro, nakon znaka križa kad se probude, zavire dublje u dileme oko teme koju smo aktualizirali.

Da se ne bi mirno budili kolege i kolege u tzv. manjim kolodvorima pobrinuli su se u drugom dijelu KU kojim su dozvolili poslodavcu da se pojgra s kriterijem o broju izvršilaca koji je smanjen za 13 do 15 %. I sve legalno. Učinjeno je to kroz novi, važeći KU, Prilog 7: Kriteriji o broju izvršitelja u prometnim poslovima i opis poslova prometnika vlakova ugradili su drugačiji tekst članka 5, a koji glasi:

**Strane potpisnice ovog Ugovora obvezuju se u roku od šest mjeseca računajući od dana stupanja na snagu ovog Ugovora usvojiti novi Prilog 7. koji će se izraditi sukladno tehnologiji i organizaciji rada. U slučaju ne postizanja dogovora u roku iz prethodnog stavka ovog članka Prilog 7. prestaje važiti.**

Gotovo neprimjetno prošla je odredba da se višak radnika više ne utvrđuje na nivou regionalne jedinice, nego na nivou kolodvora.

Uobičajeno za HŽ Infru, rekacija će uslijediti tek u trenutku kad nevolja snažno pokuca na nečija vrata...



tel: +385 (0)32 308 544/32319  
fax: +385 (0)32 308 544  
e-mail: [ivan.medved@hzinfra.hr](mailto:ivan.medved@hzinfra.hr)  
naš broj i znak: 6/18, 1.1.5.-II.3b./IM  
vaš broj i znak:  
datum: 03. siječanj 2018.god.

RADNIČKO VIJEĆE  
VINKOVCI

Predmet: Izmjena u organizaciji rada radnog mesta „Prometni dispečer“

Zbog nemogućnosti iskorištenja preostalog godišnjeg odmora iz 2017. godine a u svrhu ispunjenja Plana korištenja godišnjih odmora u 2018. godini, Poslodavac ima namjeru izmijeniti radno vrijeme radnog mesta „Prometni dispečer“ u Područnoj operativi Vinkovci kako slijedi:

- **Prometni dispečer (novljanski):** radno vrijeme prometnog dispečera „novljanski“ mijenja se iz „zaposjednuto svakodnevno 00:00 – 24:00 sata“ u „zaposjednuto svakodnevno 07:00 – 19:00 sati“

Organizacija rada radnog mesta „Prometni dispečer (vinkovački) ne bi se mijenjala.

Ovakva organizacija rada radnog mesta „Prometni dispečer“ u Područnoj operativi Vinkovci bila bi privremenog je karaktera i vrijedila bi do opoziva.

Sa primjenom ovakve organizacije rada, voditelj Područne operative propisao bi koje radno mjesto će obavljati poslove privremeno nezaposjednutog radnog mesta.

Sukladno odredbama članka 44, Kolektivnog ugovora HŽ Infrastrukture d.o.o. (Sl. vj. 7/2016), dostavljamo Vam na uvid i tražimo Vaše mišljenje o izmjeni radnog vremena za radno mjesto „Prometni dispečer“ u Područnoj operativi Vinkovci.

S poštovanjem !

Voditelj područne radne jedinice  
prometa:

Krunoslav Pejić, dipl. ing.



## UREĐENJE RADNIH PROSTORA U PRJP

da više nikad ogrijevno drvo ne nabavljam u siječnju, a klime u kolovozu

PIŠE: SPVH

FOTO: Nebojša Gojković

### Poštovani članovi uprave HŽ Infrastrukture,

podsjećamo da je poslodavac obvezan provoditi prevenciju u svim radnim postupcima, u organizaciji rada i upravljanju radnim postupcima, pri čemu mora osigurati radnicima najveću moguću razinu zaštite na radu.

Zbog izostanka kontinuirane brige i ulaganja u zaštitu na radu svjedočimo čestim prilikama gdje radnici sami, o svom trošku uređuju radne prostorije. Koristimo priliku posebno istaknuti da troškove provođenja zaštite na radu snosi poslodavac, odnosno njegino provođenje ne smije teretiti radnika.

Također, Zakonom o zaštiti na radu određeno je da u je u svrhu unapređivanja sigurnosti i zaštite zdravlja radnika poslodavac obvezan poboljšavati razinu zaštite na radu i uskladiti radne postupke s promjenama i napretkom u području tehnike, zdravstvene zaštite,

ergonomije i drugih znanstvenih i stručnih područja, te ih je obvezan organizirati tako da smanji izloženost radnika opasnostima, štetnostima i naporima, a osobito izloženost jednoličnom radu, radu s nametnutim ritmom, radu po učinku u određenom vremenu (normirani rad), radi sprječavanja ozljeda na radu, profesionalnih bolesti i bolesti u vezi s radom.

Kod određivanja mjera u Procjeni rizika definiraju se i rokove za provedbu (kraći rokovi za veće rizike), ovlaštenike poslodavca koji su odgovorni za njihovu provedbu i načine kontrole nad provedbom.

Koristimo priliku posebno istaknuti i da je člankom 131. Kolektivnog ugovora određeno:

Poslodavac je obavezan u skladu sa važećim propisima osigurati da su mesta rada koja se koriste u svakom trenutku sigurna, održavana, prilagođena za rad i u ispravnom

stanju, opremljena: ispravnim i funkcionalnim namještajem, ergonomskim i radnim stolicama, klima uređajem, čajnom kuhinjom, WC-om s tuš kabinom, garderobnim ormarama, prozorima koji omogućuju dovoljan dotok danjeg svjetla, kao i provjetravanje, rasvjetu koja onemogućava umaranje očiju radnika, zvučnu zaštitu.

Kako još nije donesen Poslovni plan HŽ Infrastrukture za 2018. godinu koristimo priliku ukazati Vam da smo temeljem dokumenta Procjena rizika prikupili podatke o razinama opasnosti, štetnosti i napora u smislu nastanka ozljede na radu, bolesti u svezi s radom te poremećaja u procesu rada koji bi mogao izazvati štetne posljedice za sigurnost i zdravlje radnika te Vam dostavljamo naš prijedlog uređenja i opremanja službenih i radnih prostorija.



## NE DAJ BOŽE KIŠU

PIŠE: Ante Kunčić  
FOTO: Ante Kunčić

Nekad davno pisali smo o uvjetima rada u službenom mjestu Mandalina u kojem se promet preko cestovnog prijelaza osigurava branicima. Razlog posjeta je učestalo negodovanje radnika na radne uvjete. Na radnom mjestu smo zatekli skretničara, Nikolu Stančića koji nam je pojasnio glavne probleme s kojima se susreću za vrijeme radnog vremena. Najveći problem je kaže kada pada kiša jer voda curi na dva mjeseta pa smo tada primorani stavljati posude kako voda ne bi uništila inventar i prometne dnevnike. Problem predstavlja i prastara drvena stolarija kroz koju puše vjetar, a posebno bura jer tada ne vrijedi nikakvo grijanje. Prostorija se grije s uljnim radijatorom iz stoljeća sedmog koji usput rečeno pucketa kad se upali tako da je više isključen nego uključen. Posebna priča je dolazak na posao u prvu smjenu koja započinje u 4:40 sati kada nema nikakvog javnog prijevoza. Kaže da kolega putuje 20-ak kilometara a nema vlastiti automobil. Dolazi na kraju smjene i spava na klupi za putnike, ali koga briga za to. Nažalost, poslodavca najmanje...

## KOLODVOR SIBINJ

PIŠE: Ilija Arambašić  
FOTO: Ilija Arambašić



Općina Sibinj nalazi se u Brodsko-posavskoj županiji i udaljena je 10-tak kilometara od Slavonskog Broda u smjeru Zagreba, s nekih 7000 stanovnika jedno je od većih naselja u županiji. Ostatci naselja na ovom području datiraju od 11. i 12. stoljeća, a u 14. stoljeću postojala je utvrda zvana Gradina. Kao župa, pod današnjim imenom, spominje se 1695. g. Prema popisu stanovništva iz 1698. g. Sibinj je bio veći od Slavonskog Broda. Najpoznatiji povijesni događaj vezan uz Sibinj "novijeg" je datuma i poznat kao "Sibinjske žrtve".

Ovo "mučko ubojsvo seljaka od strane nenarodnog i protuhrvatskog rezima" dogodilo se 19. veljače 1935. g. i već desetljećima se obilježava kao simbol do moljubne svijesti ovdašnjeg stanovništva. Spomen obilježja tih događaja ima u Sibinju, Slavonskom Brodu i Grižićima.

Kolodvor Sibinj je po svojoj zadaći u reguliranju prometa međukolodvor, a nalazi se na međunarodnom koridoru RH1 dvokolosiječne magistralne pruge Novska-Tovarnik-dg, označke M-104, između rasporednih kolodvora Slavonski Brod i Novska. Susjedni kolodvori su mu kolodvor Oriovac i rasporedni kolodvor SL.Brod. Kolodvoru

Sibinj su podređena slijedeća službena mjesta:

- između kolodvora Slavonski Brod i Sibinj je stajalište Slobodnica
- između kolodvora Sibinj i Oriovac su ŽCPR 130a "stražara 148" i stajalište Stari Slatnik.
- Kolodvor Sibinj ima šest kolosijeka, a namjena istih je slijedeća:
- prijemno-otpremni kolosijeci su: drugi, treći, četvrti, peti i šesti
- transportno-manipulativni kolosijek je prvi

Kolodvor Sibinj je osiguran elektro-relejnim signalno-sigurnosnim uređajem Sp Dr.L-30 "Lorenz" s centralnim postavljanjem skretnica, iskliznice, ulaznih i izlaznih signala i automatskog uređaja cestovnog prijelaza broj 122 na području kolodvora. Prometnik vlakova radi u turnusu 12/24/12/48, isto tako i čuvan ŽCPR-a. Prema trenutnoj sistematizaciji kolodvoru nedostaje jedan prometnik vlakova i tri čuvara ŽCPR-a.

Popunjavanje sistematizacije se vrši tako da dolaze na zamjene prometnici vlakova iz drugih kolodvora (Slavonski Brod, Garčin itd.) a čuvare ŽCPR-a popunjavaju skretničari-kolodvorski radnici iz Slavonskog Broda.

Radni uvjeti u kolodvoru su zadovoljavajući s obzirom na starost objekta u kom je smješten prometni ured. Velikim zlaganjem djelatnika većinu manjih zahvata u prometnom uredu odraduju sami (ličenje, manji popravci i sl.) dok bi što prije trebalo sanirati pod koji je u jako lošem stanju. Također veliki problem je nedostatak pitke vode koji je riješen nabavom aparata za vodu, s tim da je isporuka vode nerедovita i u manjim količinama (3 galona po 19 L mjesечно). Vi procijenite da li je to dovoljno za mjesec dana...

Dok su uvjeti rada na ŽCPR-u 130a jako loši, nepostojanje sanitarnog čvora, nepostojanje niti pitke niti sanitарне vode predstavljaju veliki problem. Sanitarni čvor je pokretni i moram napomenuti da se redovito prazni i održava dok je problem s vodom riješen tako da čuvari donose sami sebi vodu s obližnjeg bunara. Stolariju na ŽCPR-u bi trebalo hitno zamijeniti jer je stara i jako oštećena. Prema starosti prometnika vlakova kolodvor Sibinj spada među jedne od najmladih na mreži HŽ Infrastrukture d.o.o. i među njima vlada veliko zajedništvo te se svi problemi koji se pojave rješavaju jako brzo.



**Dražen Tremac**

Prometnik vlakova u kolodvoru Bjelovar

## VOLJETI ŽELJEZNICU

RAZGOVARAO: Anto Iličić  
FOTO: Anto Iličić

**Tko je Dražen Tremac? Predstavi nam se ukratko?**

Prometnik vlakova od 1980. godine, počeo u kolodvoru Gradec.

**Da podsjetimo, u vrijeme kada si ti počinjao Gradec je bio kolodvor između Vrbovca i Križevaca, sada je stajalište koje se obnavlja i koje će sutra biti specifičan kolodvor ne samo na jednoj pruzi nego i na novoj pruzi između Bjelovara i Vrbovca. Kako je Dražen završio na željeznicu?**

Nije se biralo po ljepoti, to je bila jedina šansa da dobijem nekakvo zaposlenje koje je bilo sigurno jer mi je željeznica dala i stipendiju a i otac mi je isto bio željezničar.

**Osim toga što si po uzoru na oca došao na željeznicu d' ali ti je otac prenjo neka svoja lijepa iskustva koja su te zainteresirala?**

Da, puno njih. Tata je bio kočničar, vozni manipulant na ondašnjim mješovitim vlakovima, putovao je po svim ovim prugama koje su sad ukinute, ja sam mu nosio gablec jer tada nije bilo radničkih kuhinja i onda sam uvijek gledao kako popisuje vagone, manevrira, okreće skretnice i to sam zavolio.

**Ima li još koji trenutak koji te opredijelio za željeznicu, osim sigurnog posla i uzora na oca? Je li u Bjelovaru bilo i drugih izazova ili mogućnosti?**

Bilo je i drugih ali ovo je bilo sa najmanjim otporom, jednostavno je ulijevalo sigurnost i to je tada bilo dovoljno.

**Jesi li prije dolaska na željeznicu imao nekog radnog iskustva, jesli negdje drugdje nešto radio?**

Ne, to je bilo iz srednje škole i direktno na željeznicu i već 37 godina traje.

**Sjećaš li se svog mentora, tko te učio hodati po željeznicu? Je li on radio samo u Gradecu ili je imao neka drugačija iskustva pa te mogao temeljito obučiti kako biti dobar prometnik?**

Da, naravno... to je bio Marijan Petrović

koji je sada u mirovini. Učio me i ostalim životnim vještinama i u slobodno vrijeme i na poslu. On je bio osnovni, prvi učitelj i jedini, cijelo vrijeme sam bio njemu pod nadzorom i nakon dva mjeseca nastupila je autorizacija i samostalan rad.

**Dražene, možeš li usporediti vrijeme tvojih početaka na željeznicu i ovo sadašnje vrijeme. Kako ti izgleda željezница nakon 37 godina staža?**

Izgleda mi bajkovito u prošlosti, zbog moje mladosti i drugačijeg pristupa, doslovno smo bili Željezničari, nismo bili razjedinjeni, tehnički jedinstveni.

**U to vrijeme u Gradecu si imao uz sebe i dva skretničara?**

Upravo tako, kolodvor je imao utovarnu rampu i dosta utovara, bile su tri šumarije koje su tovarile, bilo je dosta i istovara, uglavnom poljoprivrednih strojeva iz Njemačke i jako puno šodera iz Botova jer je trajala velika izgradnja u okolini kolodvora. Bilo je osam industrijskih kolosjeka i dnevno u projektu od 12 do 20 istovara, mi smo bili prvenstveno istovarni kolodvor. Bilo bi i 10 -15 vagona utovara dnevno uključujući i subotu i nedjelju jer je teretni vlak vozio svakodnevno a često su bila i dva teretna vlaka dnevno. Nisu to bili vlakovi velikih opterećenja, oko 400 tona zbog lokomotiva koje su ih vozile.

**U Bjelovaru si se susreo i sa radionom za održavanje i popravak željezničkih vagona i lokomotiva. To je bilo opet jedno novo područje koje te izgradilo kao operativnog željezničkog radnika.**

To je nedvojbeno. S obzirom da je onda vuča vlakova imala dvije dizel lokomotive u depou, bilo je najmanje 7-8 dizel motornih garnitura serije 812, stari šinobusi od kojih je pet bilo neprekidno u opticaju a ostatak je bio ili na tekućem remontu ili u pričuvu a u samoj Radioni željezničkih vozila bilo je preko 240 zaposlenih za razliku od danas kada ih ima oko 80. Bila je velika radiona, veliki pogon, jako puno vagona je dnevno iz nje

izlazilo, što iz tekućih a što iz investicijskih popravaka.

**Sve se to radilo na žgance ? Nije bilo ništa drugo nego naredba skretničaru- postavi put vožnje za taj kolosijek ?**

Bila su dva bloka za skretničare ali je bio i manevarski sastav koji je pokriva 14 sati dnevno, bio je u sastavu 1/2 ili 1/3, a u skladištu je bilo 10 -12 radnika. Bio je i čuvar ŽCPR-a koji se nalazi unutar kolodvora, znači ukupno 3 skretničara u smjeni i manevarski sastav.

**Rad u turnusu, kada se navikneš na njega, svima odgovara jer daje više slobodnog vremena ali ipak ostavlja i posljedice na život, zdravlje, funkciranje obitelji. Osjećaš li posljedice toga nakon toliko godina bogatog radnog iskustva?**

Gotovo je nemoguće to ne osjećati, samo da li to pripisati isključivo tom načinu rada ili je to kombinacija i stresa i posla, teško je reći. Ali da, ostavlja posljedice i da je to radno mjesto koje je jako izloženo - to svi znaju.

**Greške u našem poslu su prilično teške i sa tragičnim posljedicama. Ima li u tvom radnom vijeku takvih grešaka, kojima si možda svjedočio i koje su ostavile posljedice?**

Na veliku sreću ne. Bilo je izvanrednih događaja koji nisu bili uzrokovani našim zaposlenicima, bilo je manjih izvanrednih događaja, presjeka skretnice, iskakanja vagona i garniture, lakših naleta prilikom manevra i to je sve.

**Ciljao sam na nedavni događaj, prije 2 godine, na udar vlaka na kombi u kome je poginulo više ljudi. To je vjerojatno na sve prometnike u Bjelovaru ostavilo traga. Je li je to utjecalo na tebe? Direktno nije, ali indirektno... teško je to reći. U nekoj podsvijesti čovjek se uvijek sjeti toga i to je nemoguće izbjegći. S obzirom da posao u Bjelovaru ovisi ljudskom faktoru, nismo opremljeni**

izlaznim signalima ali mi smo tu da razmišljamo i da vodimo brigu o tome. Imamo tri prijelaza i nismo zaštićeni uređajem.

**Primijetio sam da ovaj prostor u kome radite već nekoliko puta se mijenja, opremao, doradivao. Kako si sada zadovoljan s radnim uvjetima u kolodvoru?**

Nikad nije bilo bolje nego sada, uvjeti su odlični. Imamo čajnu kuhinju, sanitarni čvor unutar prostorija pa ne moramo kao nekada ići van, plinsko grijanje je odlično, sve je na nivou. To smo sredili, nešto smo dobili od sindikata a nešto od poslodavca.

**Prati li zadovoljstvo koje imate s radnim uvjetima i zadovoljstvo sa plaćom?**

Ma naravno, s obzirom na stručnu spremu možemo reći da sam zadovoljan s primanjima. Možda ne sa golom plaćom ali sa svim dodacima, u konačnici sam zadovoljan.

**Dražene, imaš li slobodnog vremena? Čime ga ispunjavaš?**

Hobi mi je poljoprivreda, konkretno ratarenje, mehanika.

**U poljoprivredi se baviš nečim konkretnim ili poljoprivredom za svoje osobne potrebe?**

Znači u pitanju je ovo drugu, malo više klasično ratarenje, s naglaskom na zelenu gnojidbu što je približavanje ekološkoj proizvodnji, odnosno nije čisto konvencionalna proizvodnja i uz to još ima plantažu jabuka od 900 stabala jabuka.

**900 stabala jabuka je ozbiljan voćnjak koji zahtijeva puno znanja i truda i puno više je od hobija. Koje jabuke uzgajaš?**

Uzgajam više vrsta koje su uobičajene kod nas od Idareda, Zlatnog Delišesa, Jonagolda, Grenny Smith, Braeburna, i još puno vrsta.

**Imaš li mehanizaciju za obradu i održavanje voćnjaka?**

Da, ima svu mehanizaciju koja nije na nivou 21. stoljeća ali služi svrsi, ništa previše moderno ali sve potrebno i u funkciji.

**Koliko te to čini zadovoljnijm i koliko ti oduzima vremena?**

Činilo bi me više zadovoljnjim da sam u dogovoru s prirodnom, ali zadnje dvije godine mraz je učinio štetu tako da prinosa uopće nije bilo. Ovaj kraj je zadesio takav splet okolnosti. Inače voćnjak je star 16

godina i još uvijek je u jako lijepoj kondiciji, tako da po mojoj procjeni još desetak godina će biti ekonomski isplativ.

**Željezničari izvan Bjelovara ne znaju da se ti baviš jabukama i nisu imali priliku od tebe nabaviti lijepe i dobre sočne plodove, zašto si tako samozatajan?**

Pa nisam, to se sve uspije prodati bez željeznice. Mnogi željezničari koji me poznaju kupuju od mene i to se sve prodaje u dvorištu jer imam skladišni hlađeni prostor.

**Rekao si da se baviš još i zelenom gnojidbom, odnosno eko proizvodnjom drugih poljoprivrednih kultura. Možeš li tu nešto koncretizirati, podsjećajući te na priču o sjemenu koju si mi svojevremeno ispričao a mogla bi biti zanimljiva i čitateljima?**

Da sjeme se zove Rauola ili uljana rotkva i Perko. To su sjemena iz takozvane grupe sidarta i služe kao zelena krmu i zeleno gnojivo. S obzirom da se ne bavim stočarstvom one meni služe isključivo za zeleno gnojivo i naravno za plasiranje viška sjemena koje mi ostane, a kupaca je bilo puno sa svih strana iz susjednih država, ali sad je to malo manje.

**Imali još nešto čime se baviš a što nismo spomenuli u ovom razgovoru?**

Nema, samo izrada i priprema drva za vlastito domaćinstvo!

**Dražene, možemo li reći da si ti jedan od sretnjih prometnika radi toga što si našao zadovoljstvo kako na željeznicu tako i u privatnom životu baviti se onom što voliš?**

Da to je istina. Potpuno.

**Dražen će novim generacijama ili onima koji eventualno dođu razgledati i posjetiti kolodvor u Bjelovaru sigurno pričati o lijepoj željezničari, a svakodnevno smo svjedoci da nam je putnika sve manje i da sve to nije baš tako. Koliko je po tvome mišljenju korisno ili koliko je štetno pričati o problemima na željeznicu ili o vlastitoj firmi?**

Štetno je pričati o problemima, ali ih trebamo rješavati unutar same organizacije,



znači unutar nas samih se treba komentirati ali ne iznositi probleme u javnosti.

**Putnici su naša javnost, i što da kažemo kada dođe putnik i negoduje kada vlak kasni?**

Da na žalost, to se događa vrlo često.

**Da, vlak kasni ali ne tvojom krivicom i što onda?**

Onda se upotrijebi sav onaj višak strpljena i pokušavamo to riješiti riječima, ali nikako grubo.

**Znači, željezница ima probleme, i kada su problemi na željeznicu onda javnost odmah zna za njih. Podjela željeznice dodatno je doprinijela problemima. Kako ti gledaš na podjelu jedinstvene željeznice?**

Ja je niti u svojim mislima, niti u svojem ponašanju nisam nikada upotrijebio, surađujem i sa Putničkim prijevozom i sa Cargom i ne analiziram kako drugi rade niti o tome razmišljam.

**Vi ste ovdje jedan tim, nisi ti otok za sebe, svi se odnosite recimo prema konduktlerima kao prema kolegama.**

Nikada nisam mijenjao postavu od 1981. godine kako sam se pojavio ovdje, niti želim i neće me nitko prisiliti na to. Nikakvi prodavatelji trasa ili ostalog neće me prisiliti da se promijenim.

**Sva sreća, još samo malo vremena i ode Dražen u penziju, doći će nova generacija, doći će netko novi umjesto tebe koji ne zna za tu željeznicu na kojoj si ti počeo i koračao gotovo cijeli radni vijek i on će znati za podijeljenu željeznicu. A u podijeljenoj željezničari radnici govore „to nije moj posao“, „ti meni ne možeš zapovijedati“ a i ti si se sa time susretao, i to si stočki podnosio?**

Jesam, uvijek smo našli dogovor, barem ja. Ja sam našao dogovor.

**Svi nađu dogovor, ali izgubila se uloga prometnika vlakova kao centra svijeta u odnosu na vrijeme kada si počeo. Nekada se željezničari vrtjeli oko prometnika vlakova a danas je on sveden na jednu vrlo skromnu ulogu u reguliranju prometa i gotovo.**

Čovjek ne treba imati nekakav ego nego se jednostavno treba saživjeti i pomirit sa

stvarnošću i ne tražiti problem gdje ga nema.

**Jedan od ljepih doživljaj u tvojoj željezničkoj karijeri je i onaj kada je željeznički kolodvor Bjelovar gimnazijalcima organizirao vožnju do Zagreba?**

To je bilo izuzetno lijepo i to je doživljaj za pamćenje. Znači ako imate vlak od 11 klasičnih putničkih vagona nazvanih pulman u kolodvoru gdje imate 200-300 ljudi koji ih ispraćaju na peronu i to je nešto posebno lijepo, lijep osjećaj. Lijep doživljaj je i kada je međunarodni vlak Venezia ekspres prolazila kroz Bjelovar silom prilika, kad vlak prolazi kroz kolodvor brzinom od 70-80 km/h. I ponovno otvaranje Kloštarske pruge je bio posebno lijep i veliki događaj.

**Dražene, svojevremeno si, kada smo imali natječaj za priče sa željezničkom tematikom, javio se s jednom vrlo lijepom pričom. Nekako sam te uspio nagovoriti da je izvadiš iz naftalina i da je pošalješ da se objavi. Zašto taj dio Dražena skrivaš od željezničke javnosti jer više nikada se nisi javio ni sa čime?**

Imam još priča ali nisu željezničke tematike i to su više bilješke nego priče.

**Rekao si mi da su to sjećanja na neke lijepе događaje iz tog životnog iskustva koje je iza tebe. Pa nekako se umrtvio taj dio, i neka tako ostane.**

**Koja je tvoja osobna poruka željezničarima?**

Saživjet se s postojećom situacijom, iznalazit nova rješenja i nove mogućnosti uz dogovor i isključivo dogovor, bez ikakvih podjela među službama da bi bilo lakše samim zaposlenicima i korisnicima naših usluga.

**Kao rezime, može li se reći da je Dražen jedan od onih koji istinski voli željeznicu?**

Da, jer mi željezničari doslovno osigurava egzistenciju, bez dalnjega je zavoljet, i mislim da je dokaz to da nakon 37 godina nemam loših iskustava.

**Hvala ti za razgovor.**



**LUKA PREBEG**

manevrist na Zagreb GK

## VIŠE NE ZNAM GDJE SAM

PIŠE: Branimir Butković  
FOTO: Ilija Grlić

Manevrist s zagrebačkog Glavnog kolodvora Luka Prebeg uistinu ima previše razloga da bude nezadovoljan, a od sredine siječnja njegova situacija postaje doslovno bezizgledna. I sve to vezano uz putovanja na posao.

Otkako se 1995. godine zaposlio na željeznici, Luka Prebeg na posao putuje iz Nove Gradiške u Zagreb. Od prvog dana njegov stalni raspored je manevrist na Zagreb GK i do kraja 2017. radio je u turnusima, a to je značilo petnaest putovanja mjesечно.

- „Na to sam se navikao. I premda sam se dosta naputovao tava situacija bila mi je prihvatljiva. Uz to vozni red bio je podešen da mogu doći i otići s posla. Turnus 12-24-12-48 mi je odgovarao. Imam troje djece i suprugu koja nije zaposlena i ovako nam je ostajalo vremena za normalan obiteljski život.“

No od 1. siječnja 2018. za „Sesvetsku manevru“ uvodi se osmica, odnosno radi se u dvije smjene; prva je od 6 -14 sati i druga od 14 -22 sata. Ovdje ćemo samo napomenuti za one manje upoznate s radom izvršne službe, a koji pak čitaju naše novine da se „Sesvetska manevra“ odnosi na lokaciju u blizini zagrebačkog autobusnog kolodvora. Isto tako manevra, obuhvaća posadu koja manipulira vlakovima - jednostavnije rečeno. Prekidom rada, poslovodstvo Prometnih poslova tako je uštedjelo na plaćanju noćnog rada, a „izbijen“ je i jedan radnik. Istovremeno, lokomotiva HŽ Putničkog prijevoza sa strojvodom radi i noću.

Osmosatno radno vrijeme znači najmanje 22 putovanja mjesечно, što preračunato čini oko 7000 kilometara ili oko 110 sati provedenih u vlaku u jednom mjesecu. Sada ćemo pogledati brojke, uz prethodnu napomenu da manevristi rade dva dana prvu, dva dana drugu smjenu i nakon toga su dva dana slobodni.

### Dal' sam na nebu ili na zemlji

Nakon što se iz pet kilometara udaljenog Magić Malog Sela doveze do kolodvora u Novoj Gradiški, na put prema Zagrebu kreće u 2 sata i 3 minute. U Zagreb dolazi u 4,25 i u Paromlinu čeka do 6 sati kada mu počinje smjena. S poslom završava u 14 sati i kući kreće u 15,20. Vlak dolazi (ako je redovit) u Novu Gradišku u 18,15 sati. I onda opet u 2,03 za Zagreb. Nakon dva dana u popodnevnu smjenu kreće u 9,56 i u Zagreb dolazi u 12,20. Opet u Paromlinu čeka do 14 sati i smjenu s poslom završava u 22 sata. Kući polazi vlakom 411 u 23,55, dakle nakon gotovo dva sata.

- Nitko od mojih kolega nije iz Zagreba. Svi oni putuju od 50 - 100 kilometara. I to nije lako, no ovo moje nije normalno. Na trenutke ne znam da li sam na nebu ili na zemlji. Opet, izlaza nemam, moram raditi.“

I kako nevolja nikada ne dolazi sama od sredine siječnja ove godine ukida se vlak 410/411 koji vozi na relaciji Beograd - Villach, odnosno ne postoji više veza u 2,03 i noćna u 23,55. Drugim riječima

nema realnog načina da Luka Prebeg dođe na svoje radno mjesto.

- Ne znam što će... Po ovome doma ne bi stigao niti popiti kavu.“

Nekada su radnike sa „Sesvetske manevre“ gdje imava manje posla noću prebacivani na drugu stranu kolodvora kao ispomoć na „Grabi“. Tamo je manevarski odred s obzirom da se radnje odvijaju u totalnom mraku bio 1/2, a sada je i to smanjeno na 1/1. Opet radi uštede.

Ne znam, ali čini mi se da radnik s 36,5 godina radnog staža, koji radi i zimi i ljeti u svim vremenskim uvjetima, vrijedi više, od budimo pošteni, skromne uštede. OK netko će reći to je kapitalizam. Ma nije, to je pretjerivanje i u suprotnosti je s opredjeljenjem ove Vlade o zadržavanju ljudi u Hrvatskoj.

Pa dajte nekom mlađem radniku ponudite ovakve uvjete. Što će, ma zaboravite prijatelji i dragi Hrvati, ja odoh.

Posljednji neka ugasi svjetlo.





## EVO PRAVDE!

PIŠE: Nebojša Gojković  
FOTO: Nebojša Gojković

U našem listu „NA PERONU“ broj 65, iz mjeseca lipnja 2017., objavili smo između ostalog i tekst pod naslovom „PRAVDA ZA PRAVDU“. U njemu smo vas upoznali s višegodišnjim problemima s kojima je bio prisiljen nositi se naš kolega, skretničar iz kolodvora Slatina, Ivica Pravda. Podsećanja radi, riječ je bila o krajnje neadekvatnim i gotovo neljudskim uvjetima u kojima je živio, a u svojstvu najmoprimca službenog stana na adresi Kolodvorska 9 u Slatinici, kao i postupku ovrhe pokrenutom protiv njega od strane HŽ Nekretnina zbog nemogućnosti isplate dugovanja za koje su ga iste teretile. Svaki njegov pokušaj za dobivanje bilo kakvog drugog zamjenskog smještaja, a u kojem bi uvjeti za život bili bar malo primjereni od onih u kojima se nalazio, bio je od strane najmodavca uvjetovan isplatom spomenutog dugovanja. Kako su mu pramanja već od ranije bila pod ovrom i nije bilo nikakve mogućnosti da sporno dugovanje podmiri, te kako su mu se na to još nadovezali i brojni obiteljski problemi, situacija u kojoj se našao izgledala je prilično bezizlazno. Nekako

odmah nakon objave ove priče o problemima našeg kolege, što znači negdje polovinom lipnja, SINDIKAT PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE intenzivira svoje napore za iznalaženje rješenja kojim bi navedeni problemi bili otklonjeni. Uslijedili su brojni telefonski razgovori, sastanci i prepiske s odgovornima iz HŽ Nekretnina koji su isto tako, sa svoje strane iskazali volju i spremnost, te uložili ogroman trud za razrješenje ovog slučaja. No, kako to obično biva kada je naša tvrtka u pitanju, gdje procesi rješavanja čak i nekih najbanalnijih problema traju poput onih indijskih TV serija, tako smo unaprijed znali da ni u ovom prilično komplikiranim slučaju neće biti puno drukčije. Usprkos tome, cilj koji smo si postavili bio je osigurati kolegi Ivici preseljenje u zamjenski stan prije dolaska zime. Iako su se naše pretpostavke o „brzini“ i „učinkovitosti“ željezničke birokracije još jednom pokazale točnima i sve je skupa potrajalno puno duže nego što smo željeli, ipak se tamo negdje potkraj kolovoza, a kao rezultat svih poduzetih aktivnosti, došlo do situacije koja je bila predviđena svakom daljinjem

rješenju, a to je da kolega Ivica Pravda više nema dugovanja prema HŽ Nekretninama. Posljedica toga bila je i odluka Uprave HŽ Infrastrukture kojom mu se u najam dodjeljuje zamjenski stan na adresi Kolodvorska 11 u Slatinici, na koju smo, iako su svi uvjeti bili ispunjeni još u kolovozu, morali čekati sve do početka studenog. Tom je odlukom čitava ova priča dobila svoj najbolji mogući epilog. Međutim, ni tu nije bio kraj. Kako je u međuvremenu došlo do promjene na čelu HŽ Nekretnina, morali smo čekati da novi voditelj dobije punomoć kako bi kao predstavnik najmodavca mogao potpisati potrebne dokumente o dodjeli stana. Tako se sve skupa oteglo skoro do kraja prosinca kada je napokon i formalno sve bilo riješeno. To znači da nismo uspjeli Ivicu preseliti prije zime, a što nam je bio prvotni cilj. Međutim, ako uzmemu u obzir kakav smo sistem imali (i još uvijek imamo) naspram sebe, i ovo se može smatrati uspjehom. Odmah po dobivanju rješenja o dodjeli predmetnog stana, a koji se nalazi nedaleko od onog u kojem je do tada živio, Ivica ne gubi vrijeme već odmah započinje s neophodnim radovima



već navikli, te prihvatili kao realnost i na što se ni u kom slučaju ne bi trebalo obazirati, jer za svaki problem mora postojati rješenje, samo treba biti ustrajan u njegovu pronalaženju. Osobito se to odnosi na probleme vezane uz posao koji naše kolege obavljaju, odnosno uz okolnosti koje proizlaze iz činjenice da su zaposlenici HŽ Infrastrukture, a što u stvari i jest osnovna bit i smisao svakog sindikalnog djelovanja. A koliko to znači onima kojima se na taj način pomogne, ne treba puno objašnjavati, jer i kada bi se pokušalo, nitko to ne bi mogao učiniti bolje od njih samih. Vidljivo je to i iz primjera kolege Ivice koji nam je prepun utisaka i neskrivenih emocija, ovom prilikom želio uputiti nekoliko riječi: „**Ponajprije hvala mom sindikatu što mi je omogućio da nakon skoro 25 godina konačno rješim svoj stambeni problem. Hvala i svim mojim kolegama i kolegama iz kolektiva kolodvora Slatina na čelu sa šefom gosp. Ivicom Kelemenom, koji su sve ovo vrijeme bili solidarni sa mnom i pomogli mi kao da su mi najrodeniji. Dugo sam ovo čekao i evo, konačno se ispunilo. Još jednom veliko hvala svima koji su mi pomogli!**“ Osim ove zahvale od strane kolege Ivice, moram se i ja ovako javno zahvaliti curama iz HŽ Nekretnina što su stički i krajnje profesionalno podnosile moje gotovo svakodnevne pozive i upite, uspijevajući sve to vrijeme zadržati za našu tvrtku skoro pa nezamislivu dozu susretljivosti i ljubaznosti, kao i spremnosti da u svakom trenutku pruže traženu informaciju. Prije samog kraja, referirajući se još jednom na one već spomenute katastrofične komentare s naše facebook stranice, moram naglasiti kako su odmah nakon što je Ivici dodijeljen zamjenski stan, njegove kolege iz kolodvora Slatina samoinicijativno sudjelovali u radovima na uređenju, opremanju, te dovođenju u funkciju tog stambenog

objekta. A nisu morali. Mogli su jednostavno okrenuti glavu i reći da ih se to ne tiče. A onda su mogli sjesti za tastaturu i poput svih onih dokonih „internet mudraca“ i badavana, na raznim društvenim mrežama „filozofirati“ o ljudskoj otuđenosti, usamljenosti i beščutnosti (ne dao Bog da ti i takvi likovi krenu od sebe i sami nešto pokušaju promijeniti). Srećom pa se zaposlenici kolodvora Slatina nisu povodili za ovakvim malograđanskim i trendovskim odvratnostima, već su u vlastitoj solidarnosti sa svojim kolegom i situacijom u kojoj se našao otisli i korak dalje, pa su povrh svega između sebe za Ivicu skupili i određena novčana sredstva, želeći mu i na taj način olakšati ovaj njegov dugo očekivani novi početak. Što reći nakon jedne

ovako istinske ljudske i humane geste, koja količinom i snagom svoje dobrote prijeti da iz temelja sruši sve one ranije opisane apokaliptične teorije, pažljivo njegovane i plasirane od strane raznih anonimnih društvenih marginalaca i patoloških destruktivaca? Treba li pesimizmu i beznađu bolji odgovor od ovoga? Bit će da ipak nismo sami... Svim našim čitateljima i njihovim obiteljima želim puno uspjeha u 2018. godini, kako na poslu, tako i u privatnom životu! I koliko god Vas uvjerali u suprotno, nemojte sumnjati: IPAK SE OKREĆE!



BROJ 72 siječanj 2018.

## UVJETI RADA

PIŠE: Dražen Koščak  
FOTO: Dražen Koščak



Kada govorimo u uvjetima radnih prostora u kojem borave naši djelatnici Prometnog sektora u HŽ Infri iako živimo u 21. stoljeću ne možemo biti zadovoljni. To se posebno vidi kada se uputim u obilazak naših članova koji rade u kolodvorima koji su radeni još u prošlom stoljeću koji u svojem sastavu imaju blok kućice gdje borave skretničari. Tada se vidi kako se ne vodi dovoljna briga o uvjetima radnih prostora i zdravlju svojih djelatnika. Derutni stari stolovi, stolice, loši podovi, ispučani zidovi, loša stolarija, nema vode za piće, sanitarnog čvora, ... Jedan takav, svijetli primjer nebrige je skretnička blok kućica u kolodvoru Đurđevac. Radni prostor u kojem borave skretničari za vrijeme obavljanja svojih radnih zadataka je sve samo ne radni prostor dostojan čovjeka. Unatoč apelima i raznim dopisima upućenih prema voditelju i upravi HŽ Infre kroz niz godina nije uradio plodom. Obnova blok kućice proglašena je neperspektivnim jer se očekuje puštanje u rad novog SS uređaja 2000 (čeka se punih deset godina i nezna se kada će biti pušten u rad) pa kad uređaj proradi neće biti potrebe za uređenjem blok kućice i poboljšanju uvjeta rada naših skretničara. Nažalost, život ih je demantirao.



## SAMO DA JE VIŠE VLAKOVA

PIŠE: Krešimir Belak  
FOTO: Krešimir Belak

Ante Mujan rođen je 12. lipnja 1969. godine u Drnišu. Poslije završene osnovne škole upisuje srednju elektrotehničku školu, a nakon završene druge godine prebacuje se u Željeznički obrazovni centar u Zagrebu za zanimanje prometnika vlakova. Po završetku škole 1989. godine zapošljava se na željeznicu u kolodvoru Žitnić kao pripravnik prometnika vlakova. Kao završeni prometnik vlakova dobiva ugovor o radu u ukrsnici Koprno. Povremeno radi na zamjeni u kolodvorima Žitnić i Unešić. 17. rujna 1991. godine na početku Domovinskog rata kao dragovoljac aktivno se uključuje u obranu rodne grude u 113. Šibensku brigadu, a poslije u 142. Drnišku brigadu. Obnaša dužnost zapovjednika satnije u 142. brigadi sa činom natporučnika. Prolazi sva ratišta od dubrovačkog zaleda do miljevačkog platoa i

sudjeluje u oslobođilačkoj akciji Oluja. Tada se demobilizira i vraća na željeznicu kao prometnik vlakova u kolodvor Kosovo. Nakon odlaska šefa kolodvora Kosovo u mirovinu preuzima dužnost šefa kolodvora koji dežura u Kosovu. Poslije desetak godina rada u kolodvoru Kosovo dobiva prijelaz u kolodvor Knin, prvo za prometnika vlakova, a onda prelazi na radno mjesto prometnog dispečera u Prometnoj operativi Knin što i danas radi.

Oženjen, otac dvoje djece Antoni (23) i Antonela (22) i sa obitelji živi u obiteljskom stanu u Kninu. I supruga Ivana, kao i sin Antoni završili su srednju školu za prometnika vlakova, ali se nažalost do danas nisu mogli zaposliti na željeznicu. Prometna operativa u kolodvoru Knin u svom djelokrugu rada pokriva prugu Knin - Josipdol i

prugu Knin - Zadar. Posao prometnog dispečera je vrlo odgovoran jer dispečer prati urednost prometa i hod svih vlakova na svojem području i koordinira radnje u slučaju izvanrednih događaja i nepredviđenih situacija. Pogotovo u zimskim uvjetima na području ličke pruge zbog velike količine snijega i niskih temperatura. Tada je otežan rad i promet vlakova, kao i učestali kvarovi vučnih vozila, te bi bez pomoći i koordinacije prometne operative Knin smetnje u prometu vlakova bile još veće.

„Samo nam je još želja da ima i više vlakova i posla na ličkoj pruzi.“ - konstatirao je za kraj razgovora kolega Ante Mujan.

## VIŠE POSLA S MANJE LJUDI

PIŠE: Branimir Butković  
FOTO: Branimir Butković



Na ranžirnom kolodvoru dečki vijek, dakle od 15. srpnja 1987. godine na Ranžirnom kolodvoru - su se skupili na gablecu. Kako nas je bilo više nismo mogli, a da ne prokomentiramo razgovor trideset godina i šest mjeseci bez beneficije ili četrdeset godina s Željkom Štefancem iz prošlog broja Na peronu. Naslov „Meni je ovdje dobro“ bio je povod za dosta rezancije na račun mog sugovornika. No dobro, ukoliko smo potakli malo rezancije i neka. Možda naš novi sugovornik Ivan Cvjak bude bolje sreće, premda nisam siguran pošto na neke primjedbe njegovih kolega nisam mogao ostati ravnodušan. Osim tri mjeseca koja je bio na zamjeni, Ivan Cvjak je cijeli radni

Prezime Cvjak nije uobičajeno u našim krajevima pa me zanimalo od kuda je:  
- „Porijeklo je rusko...“  
Kolege pak nisu mogli odoljeti, pa su pridodali:  
- „Purger iz Bosne...“  
Premda je rad na Ranžirnom kolodvoru manji nego prije i broj

radnika je višekratno manji. Na Ranžirnom kolodvoru devedesetih godina radilo je šest manevarki, a danas u dnevnoj smjeni radni jedna a u noćnoj dvije manevarke.

- „Lokomotiva je dovoljno, ali nedostaju nam ljudi.“

Do kraja tisućljeća rad je bio solidan, a nakon što se urušio čelični most u Jakuševcu koji Ranžirni kolodvor spaja s magistralnom prugom, promet je zaobišao Ranžirni kolodvor. Most su dvije godine popravljali. Uz to i HŽ Cargo je u vlastitoj režiji počeo slagati vlakove pa se posao sveo na minimum.

Uz strane prijevoznike i od novog voznog reda otkada se i HŽ Cargo vratio na Ranžirni kolodvor kolosijeci su solidno popunjени. U toku 24 sata HŽ Cargo ovdje ima jedanaest trasa.

Danas na Ranžirnom kolodvoru radi oko sedamdeset naših radnika što je višestruko manje nego prije kakvih dvadeset godina. Kako ljudi odlaze nitko se ne zapošljava pa je tako prosječna starost naših ljudi koji „skaču“ po vlakovima gotovo pedeset godina.

Manevarsku posadu vlaka nekad je činio rukovatelj manevre s tri manevrista (1/3), danas su to rukovatelj i manevrist (1/1). Tako danas manevrist obavlja poslove nekoliko zanimanja i radi kao vlakovođa, tranziter, normalno kao manevrist kopča i raskopčava vlakove.

- „Računaj da radimo po snijegu, ledu, magli, kiši, po danu po noći... Sve je dobro je dok se nešto ne dogodi, ali ovo nije u redu ako govorimo o sigurnosti prometa. Što reći na podatak da na Ranžirnom kolodvoru u smjeni radi svega pet manevrista?“



**DRAGO DUBRAVKIĆ**

čuvar ŽCP-a u Dardi

## BOŽE ZDRAVLJA I BIT ĆE SVEGA

RAZGOVARAO: Nebojša Gojković  
FOTO: Nebojša Gojković

Na željeznicu, kao uostalom i svakoj drugoj tvrtki, usporedo s modernizacijom i uvođenjem novih tehnologija dolazi i do prestanka potrebe za određenim radnim mjestima. I dok se kod nekih zanimanja radi tek o smanjenju broja izvršilaca, kod nekih drugih radi se doslovno o tome da njihova radna mjesta u potpunosti nestaju. Jedno od takvih radnih mesta koje polako ali sigurno izumire, a čemu i sami svjedočimo zadnjih nekoliko godina, jeste radno mjesto čuvara željezničko-cestovnog prijelaza. Nekada nezaobilazno radno mjesto kad je regulacija i osiguranje sigurnog tijeka prometa u pitanju, danas svojim trenutnim brojem (koji se stalno smanjuje), a u usporedbi s brojem ukupno zaposlenih u HŽ Infrastrukturi, gotovo da predstavlja statističku pogrešku. Mnoge naše kolege odradile su čitav svoj radni vijek na nekoj od mnogobrojnih čuvarni i malo tko je tada mogao predvidjeti ovakav razvoj situacije. Mjesto čuvara ŽCP-a slovio je kao radno mjesto bez puno fizičkog napora i da nije bilo onog konstantnog rizika od kakve moguće pogreške, bilo bi to jedno od poželjnijih radnih mesta na željeznicu. Međutim, baš taj rizik od pogreške bio je razlog što su mnogi zazirali i izbjegavali rad na ovom radnom mjestu. A bila je dovoljna samo jedna greška pa da se onom koji ju je napravio život potpuno preokrene. Nagore, naravno. Greške su ovdje bile vrlo vidljive i teško ih je bilo sakriti. Ne spustiti branike, odnosno polubranike za prolazak vlaka preko putnog prijelaza, često puta imalo je i svoje tragične posljedice i neki od čuvara ŽCP-a morali su zbog toga odslužiti i neke od kazni predviđenih zakonom za takve slučajevе. Zadnjih nekoliko godina poslodavac je velika novčana sredstva usmjerio u modernizaciju baš tih putnih prijelaza zaposjednutih čuvarima ŽCP-a, a kao rezultat takve poslovne politike došli smo i do trenutnog broja čuvara ŽCP-a koji prema posljednjoj sistematizaciji na cijelom području HŽ Infrastrukture iznosi 35 izvršilaca. Zbog svega navedenog „požurili“ smo da o ovom, sada već pomalo

„egzotičnom“ zanimanju, njegovim dobrim i lošim stranama, kao i nekim drugim aktualnim temama vezanim za željeznicu, razgovaramo s jednim od dva preostala čuvara ŽCP-a na području bivše Prometne sekcije Osijek, našim članom i kolegom Dragom Dubravkićem. Mjesto razgovora je čuvarna 6 u Dardi, smještena između kolodvora Osijek i Darda, ujedno i posljednja takva na ovom području.

**Prije svega Drago, hvala Vam što ste pristali na ovaj razgovor. Molim Vas da se za početak predstavite našim čitateljima s nekoliko osnovnih podataka o sebi.**

Roden sam 28. 11. 1960.g. u Gunji. Živim u Dalju sa suprugom Dubravkom. Oženjen sam po drugi put, budući da mi je prva supruga tragicno preminula 1994. godine u svojoj 34. godini života. Otac sam troje djece: sina Danijela i kćeri Josipe i Ivane. Radim na željeznicu od 8. 4. 1985. godine.

**Što je to kod Vas presudno utjecalo da se zaposlite na željeznicu; obiteljska tradicija, osobna želja, splet okolnosti...?**

Splet okolnosti. Skoro svi članovi obitelji moje pokojne supruge mahom su bili željezničari, pa sam se zahvaljujući njima i ja zaposlio na željeznicu.

**Jeste li prije dolaska na željeznicu imali kakvog drugog radnog iskustva?**

Radio sam jedno kraće vrijeme privatno, uglavnom na građevini.

**Kako onda iz današnje perspektive i trenutne situacije u našoj tvrtki gledate na taj Vaš odabir da dodete raditi na željeznicu?**

Još uvijek i nakon 33 godine smatram da je to bila dobra odluka, jer sve te godine ja živim od te željeznice i većinu onoga što sam kroz život stekao, stekao sam zahvaljujući toj željeznicici. Kakvo god da je danas stanje, željezница je uvijek željezница.

**Gdje ste i na kojim sve radnim mjestima radili od dolaska na**

### željeznicu pa do danas?

Na samom početku radio sam u građevinskoj sekciji, da bih poslije toga nastavio raditi kao pružni radnik. Nakon toga, točnije 1989. godine tvrtka me šalje u Varaždin na školovanje za radno mjesto čuvara ŽCP-a i ophodara pruge. Nakon završetka školovanja jedno vrijeme radim kao ophodar pruge, da bih potom radio kao čuvar ŽCP-a na čuvarni u Jelisavcu. Godine 1998. dolazim na čuvarnu 6 gdje nastavljam raditi kao čuvar ŽCP-a i tako evo sve do danas.

### Što najviše pamtite iz te početne faze Vašeg rada na željeznicu?

Sjećam se da su tada bili pružni odsjeci i nas pružnih radnika bilo je „mali milijun“. Posla je bilo puno više, radio se i zaradio, imali smo sva prava i radnik je bio puno više cijenjen nego danas.

**Kako biste usporedili taj period s početka vašeg radnog staža na željeznicu s ovim sadašnjim stanjem?**

Teško je to sada uspoređivati. Bojim se da kada bih krenuo objašnjavati da bih bio krivo shvaćen. Tada se puno više pozornosti davalo bitnim stvarima, dok se danas uglavnom naglasak stavlja na ono nebitno.

**Recite nam nešto o Vašem sadašnjem radnom mjestu.**

Na ovom sam radnom mjestu već 20 godina. Volim ovaj svoj posao iako je vrlo odgovoran i potpuno sam svjestan te odgovornosti. Nije uvijek sjajno, stresovi su gotovo svakodnevni, a moglo se još davnih dana na neki način smanjiti rizik od mogućih pogrešaka.

**U jednom od naših prijašnjih tekstova već smo govorili o načinu rada i (ne)sporazumijevanja između Vašeg radnog mjeseta i susjednog kolodvora Osijek. Molim Vas da nam Vi iz „prve ruke“ još malo pojasnite jedan ovako jedinstven način komunikacije.**

Vezano uz spomenutu komunikaciju, oslonjen sam isključivo na prometnika

vlakova u Dardi. On mi daje sve informacije kako za polaske vlakova iz Darde, tako i za one iz Osijeka, budući da s kolodvorom Osijek nemamo nikakve telefonske veze. Za odslake vlakova iz tog kolodvora nema čak ni polaznog signala.

**Smatrate li da je u 21. stoljeću, u vremenu kada su načini i sredstva komunikacije gotovo dosegli svoj vrhunac i kada su i one njihove najsvršenije verzije dostupne svima, normalno da se u jednoj državnoj tvrtki koja se bavi organiziranjem i reguliranjem željezničkog prometa ne može uspostaviti komunikacija između 2 mesta rada koja direktno sudjeluju u osiguranju sigurnog tijeka prometa?**

Smatram da se to moglo riješiti na puno bolji način, budući da ovaj problem nije od jučer. Ja već 20 godina radim na taj način i ne mogu vjerovati da se za tih 20 godina nije mogla uspostaviti telefonska linija između kol. Osijek i čuvarne 6.

**Greške na Vašem radnom mjestu nerijetko znaju imati i tragične posljedice, a ako bude sreće pa propust koji učinite završi bez ikakvih većih posljedica, opet podlijete kaznenom progonu zbog ugrožavanja sigurnosti prometa. Vi ste imali jedno takvo iskustvo; možete li nam reći nešto o tome?**

Godine 2013. vlak mi je prošao kroz otvorene polubranike, ali na svu sreću nije bilo nikakve štete, ni ljudske ni materijalne. Ipak, vozač cestovnog vozila o tome je obavijestio policiju. Oni su me procesuirali, te sam završio na Općinskom sudu kao krivac za ugrožavanje sigurnosti prometa. Dosudeno mi je 6 mjeseci zatvora, što je kasnije zamjenjeno za 360 sati rada za opće dobro, a što sam onda odradio u Dalju.

**Smatrate li da bi se pored sindikata kojem je to obaveza, i poslodavac u takvim i sličnim slučajevima trebao više angažirati na način da radniku koji se nađe u jednoj takvoj situaciji pruži neki vid pomoći, odnosno da se ne drži po strani kao da s onim što se desilo nema**

#### **nikakve veze?**

Sigurno je da bi se trebao angažirati, jer ipak smo mi ljudi koji godinama radimo u ovoj tvrtki i mislim da smo joj za to vrijeme tim svojim radom nešto i pridonijeli. Nije jednostavno ljudima koji za čitav svoj životni vijek nisu imali nikakvih problema sa zakonom, kada dođu u situaciju da se s njima postupa kao s kriminalcima. U tim trenucima čovjeku je dobro došla svaka, pa i najmanja podrška, koja nažalost onda izostane od onih koji bi ju prvi trebali pružiti.

**Budući da vremena vožnje vlakova od susjednih kolodvora do ŽCP-a često variraju; nekad vožnja traje duže, a nekad kraće, dešava li se nekad da imate neugodnosti s nestrpljivim vozačima cestovnih vozila koji čekaju na prolazak vlaka?**

Skoro svakodnevno, jer vozačima je 1 minuta duga kao vječnost. Svi nekud žure, a ja ne mogu svakom od njih objašnjavati zašto su polubranici spušteni, a vlaka još nema. Dešavaju se tako razne verbalne neugodnosti, psovke, vrijedanja, pa i pokušaji fizičkog obračuna. A tu se opet vraćamo na onaj problem s komunikacijom.

**Imaju li takvi događaji kao i stres kojem ste izloženi radeći ovaj posao, utjecaja na Vaše zdravlje i privatni život?**

Kako da ne, itekako ima. Evo ja već godinama pijem tablete za tlak, jer ne može čovjek ostati hladan kada te netko gotovo svakodnevno vrijeda, psuje ti članove obitelji, prijeti... Stalna napetost, nervosa, sve to prije ili kasnije dode na naplatu u vidu narušenog zdravlja.

**Kad smo već spomenuli zdravlje i privatni život, kako na isto utječe ovaj Vaš smjenski rad i blago rečeno, neobično radno vrijeme?**

A kako može utjecati kad u vrijeme kad sav normalan svijet spava, mi se ustajemo i idemo na posao? Za prvu smjenu ustajem se u 3,40 sati i putujem 40 km do radnog mesta. Druga smjena završava mi u 23,35 sati što znači da na spavanje idem „debelo“ poslije ponoći. Još je dobro kada je lijepo vrijeme, ali kada preko noći napada snijeg treba se još ranije ustati kako bi se na vrijeme stiglo do radnog mesta.

**Vaše mjesto rada posljednje**

**je takvo na području bivše Prometne sekcije Osijek. I ovdje su obavljene pripremne radnje za automatizaciju željezničko-cestovnog prijelaza. Plašite li se spoznaje da će Vam prije ili kasnije radno mjesto biti ukinuto?**

O tome se stalno priča. Naravno da će ga ukinuti, da su mogli i prije vjerujem da bi već bilo ukinuto. Stalno razmišljam o tome što me poslije čeka. Govorilo se prije da ćemo raditi kao skretničari, ali kako vrijeme odmiče o tome više nitko ne govori. Čovjeka najviše pogoda ta neizvjesnost.

**Što poslije ukidanja? Mjesta rada na kojima bi mogli raditi gotovo da ne postoje?**

Prva slijedeća čuvarna na području Regije Istok na kojoj bih mogao raditi udaljena je od mog mesta stanovanja više od 100 km. Ako budem morao tamо raditi, to mi je gotovo jednako kao da sam dobio otkaz. Skoro cijela plaća bi mi odlazila za pokrivanje putnih troškova.

**Kako ocjenjujete trenutno stanje, odnosno smjer kojim željeznica ide? Vidite li išta što bi se moglo okarakterizirati kao siguran pokazatelj da će biti bolje?**

Ja za sad ne vidim. Svi se mi nadamo da će biti bolje, ali treba biti realan. Možda u onom dijelu oko Zagreba i bude bolje, ali ovdje u Slavoniji teško. Sve je otišlo na cestovni prijevoz, dok se željeznicom vozi samo onaj tko mora.

**Kako ste zadovoljni postojećim radnim uvjetima?**

Uvijek može biti bolje, ali znajući kakva je situacija, čovjek mora biti zadovoljan. Tješimo se kako će jednom biti bolje, a za to vrijeme život polako prođe.

**Dobivate li redovno zaštitnu odjeću i obuću i kako ste zadovoljni njihovom kvalitetom?**

Uglavnom dobijemo, ima manjih kašnjenja, ali to je zanemarivo. Što se tiče kvalitete, „poklonjenom konju se ne gleda u zube“.

**Kako živite u Dalju, zbog smjenskog rada i trenutnog radnog vremena nemate drugih mogućnosti nego autom dolaziti na posao. Pokrivaju li Vam putni**

**troškovi koje dobivate stvarne troškove koje imate putujući na posao i s posla?**

Nema šanse! Ovaj mjesec radim 21 smjenu. Kad se to pomnoži s 80 km lako je doći do zaključka da mi putni troškovi pokriju oko 60% stvarnih troškova koje imam. To se odnosi samo na potrošnju goriva, a kada bismo tu dodali i troškove održavanja auta i kvarove, taj postotak se još dodatno smanjuje.

**Prije nešto više od godinu dana, za radnike HŽ Infrastrukture potpisani je najlošiji Kolektivni ugovor otkad postoji kolektivno pregovaranje u našoj tvrtki. Kakvo je Vaše mišljenje o istome?**

Nikad nije bilo lošijeg Kolektivnog ugovora otkako radim na željeznicama. Nikada mi nismo dobili sve ono što smo tražili, ali ovo što je potpisano lošije je i od onog najlošijeg što smo mogli očekivati.

**Plaća zaposlenicima HŽ Infrastrukture posljednji put povećana je sada već davne 2007. godine. Smatrate li moralnim da u današnje vrijeme kad sve tvrtke u našem okruženju, pa i one koje su „gubitaši“, svojim zaposlenicima**

**povećavaju plaću, netko u naše ime potpiše dokument kojim se to isto nama uskraćuje i to skoro do kraja ovog desetljeća?**

To je sramota! Nema se tu što ni pričati. Pa zar smo mi najgori u ovoj državi? Ako svima može plaća ići gore, zašto onda ne može i nama? I mi smo ljudi i imamo potrebe kao i ostali; moramo plaćati režije, moramo skrbiti o obitelji... Nekada se znalo za Dan željezničara, to se slavilo i čestitalo. Danas malo tko od nas zna za taj dan, a još manje željezničara ga slavi. A kad pogledaš, što i imamo slaviti?

**Cime ispunjavate slobodno vrijeme; imate li kakav hobi?**

Imam malo voća jer volim voćarstvo, a bavim se i golubovima. Osim toga držim i dosta domaćih životinja, tako da s te strane imam dosta zanimanje.

**Recite nam onda prvo nešto više o golubarstvu.**

Imam ukupno 35 golubova, a od vrsta posjedujem prevratače, gaćane, pismonoše, engleske i brnske gušane, vukovarce... Najljepše mi je u ljeto kad sjednem u dvorište, a svi se oni skupe oko mene.

**Sudjelujete li sa svojim golubovima na kakvim natjecanjima?**

Za sada ne, više ih držim iz hobija i ljubavi. To ne znači da neću u budućnosti kad budem imao više vremena posvetiti se tome.

**Kakva je situacija s voćarstvom?**

Nisam od onih koji imaju puno toga, ali imam dovoljno za svoje potrebe. Imam raznih vrsta šljiva, jabuka, krušaka, kajsija, bresaka, trešnji, višnji, grožđa... To mi je zadovoljstvo, a ujedno i korist. To me odmara i tu zaboravljam na probleme koje život svakodnevno sa sobom nosi.

**Planirate li uskoro još kakvo povećanje voćnjaka?**

Nikad se ne zna. Bože zdravlja i bit će svega. Jedino što mi polako ponestaje prostora.

**Zelite li za kraj ovog razgovora reći nešto što Vas nismo pitali ili uputiti nekakvu poruku ili pozdrav?**

Pozdravljam sve naše ljudе, naše željezničare, u nadi da će biti bolje.

**A poruka preostalim kolegama čuvarima ŽCP-a?**

Neka izdrže kao što i sam izdržavam. Malo nas je, al nas ima!



# DOBRO NAM JE U ZAGREBU

PIŠE: Branimir Butković  
FOTO: Branimir Butković



Kako nije neka vijest da u posljednje vrijeme brojni Slavonci napuštaju svoj rodni kraj, na prvi pogled niti priča prometnika Gorana Gnant se možda ne bi učinila posebnom. No ona to doista i jest.

Nakon gotovo dvadeset godina radnog staža u prometnim uredima kolodvora Zdenci i Čačinci, obitelj Gnant se ove godine preselila u Zagreb i ovdje započela svoju novu priču.

Relativno mirne slavonske kolodvore, Goran Gnant od svibnja ove godine zamjenio je radom u osjetno užurbanijem kolodvoru Savski Marof. No zadovoljan je i nema nikakvih problema s poslom na novom radnom mjestu:

- „Vrlo brzo sam se ovde prilagodio. Ipak ja ovaj posao radim već dvadeset godina. Na posao putujem iz Trokuta u Novom Zagrebu. Veze su dobre. Tramvajem se odvezem do Glavnog kolodvora i dalje nastavljam vlakom. Za pola sata vlak dolazi do mog radnog mesta u Savskom Marofu.“

Glavni motiv preseljenja cijele obitelji Gnant u Zagreb je obiteljska situacija, odnosno briga o desetogodišnjem Mateu, dječaku s posebnim potrebama. Supružnici Marija i Goran izmoreni svakodnevnim putovanjima vezanim uz Mateove terapije procijenili su kako će im život u Zagrebu omogućiti kvalitetniju i puno jednostavniju mogućnost

brige o djetetu. No trebalo je stvoriti preduvjete vezane uz rješavanja stambenog problema i radnog mjesta. I u kratkom roku sve se gotovo idealno poklopilo:

- „Sedmog veljače prošle godine bio sam kod direktora Alena Križića i kada sam mu objasnio našu situaciju, on je rekao kad je tako u roku od mjesec dana dobit ćeš odgovor. Tako je i bilo i nakon toga smo vrlo brzo prodali kuću i krenuli u potragu za stanom u Zagrebu.“

I krajem travnja pronašli su i kupili stan u blizini pruge u novozagrebačkom naselju Trokut, a od početka svibnja Goran je počeo raditi u kolodvoru Savski Marof.

- „Živimo u manjoj zgradi sa šest stanova. Imamo svoje dvorište i parkiralište. Susjedi su također doselili u Zagreb i svi se odlično slažemo i međusobno si pomažemo.“

Briga o Mateju, dječaku s posebnim potrebama u svakoj varijanti iziskuje veliki angažman roditelja. No u Zagrebu je sve višestruko jednostavnije. Vezano uz terapije djeteta svaki mjesec bilo je potrebno automobilom preći od 2000 - 2500 kilometara, bilo da se putuje prema Đakovu, Vukovaru ili Osijeku.

- „Dole u Slavoniji smo više-manje samo putovali. I to nisu male razdaljine. Do Vukovara je devedeset kilometara. Tako smo jednom krenuli u Normance na terapijsko jahanje. Kod nas je bilo sunčano, a pedeset kilometara dalje padala je kiša. Kao obitelj tražili smo trajno rješenje i tako smo završili u Zagrebu. I nismo pogriješili.“

U Zagrebu je sve na jednom mjestu i odlično organizirano. Djeca imaju organiziran prijevoz, a ukoliko žele roditelji ih mogu sami voziti. I kada se sve zbroji obitelj našeg sugovornika napravila je odličan izbor.



## TEŽAK ŽELJEZNIČKI KRUH

PIŠE: Krešimir Belak  
FOTO: Krešimir Belak

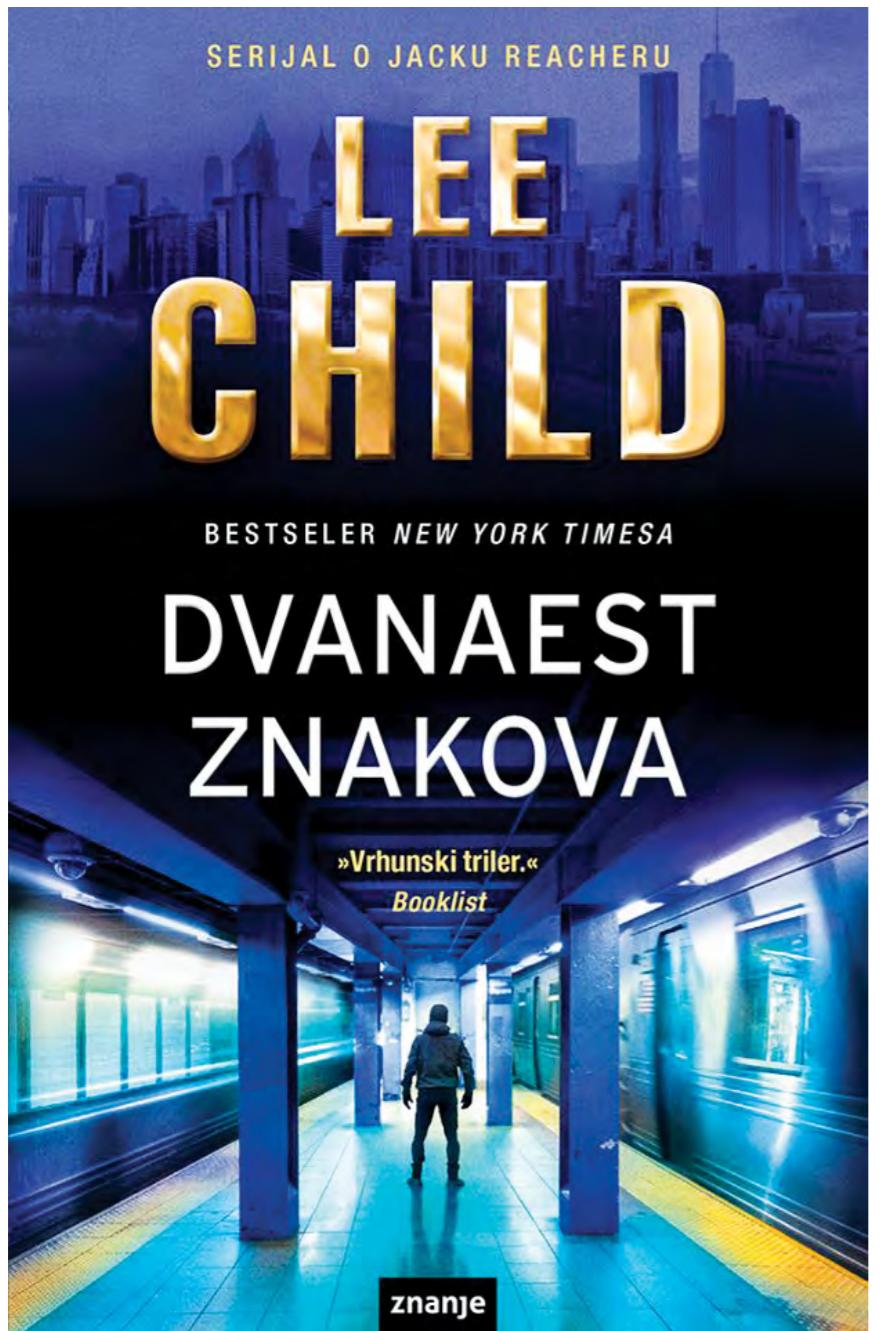
Milan Blažević-Bandov rođen je 7. srpnja 1966. godine u Sinju. Prva četiri razreda osnovne škole pohađa u svome mjestu Brnaze, a istu završava u Sinju. 1985. godine odlazi na odsluženje vojnog roka na granicu s Bugarskom. Po povratku upisuje u Splitu tečaj za stručnog prometnog radnika (manevristu, kočničaru i skretničaru). Nakon uspješno završenog tečaja 1987. godine zapošljava se na željeznici u kolodvoru Solin na radno mjesto manevriste. Povremeno radi kao skretničar na zamjeni u kolodvoru Kaštel Sućurac.

Na početku Domovinskog rata uključuje se u obranu RH, u 126. Sinjsku brigadu. 1994. godine za vrijeme primirja se demobilizira i vraća na svoje radno mjesto manevriste u kolodvor Solin. Jedno vrijeme radi na isporuci u kolodvoru Rijeka na manevri. 20. kolovoza

1995. godine dobiva premještaj u novooslobođeni kolodvor Knin na radno mjesto manevriste. Preseljenjem obitelji rješava i stambeno pitanje u željezničkom stanu u Kninu. Tijekom 1996. godine radi šest mjeseci na zamjeni kao skretničar u kolodvoru Malovan, a onda se vraća u Knin na manevru gdje i danas radi. Trenutno je na zamjeni na bloku I u kolodvoru Knin gdje obavlja poslove skretničara. Kolodvor Knin je ranžirni kolodvor gdje se ranžiraju vlakovi iz smjera sjever - jug i obratno, kao i vlakovi za pravac Zadar - Bibinje i natrag. Manevrski rad obavlja se s obje strane kolodvora, preko izvlačnjaka I-1 korisne dužine 430 m na sjevernoj strani i izvlačnjaka I-2 korisne dužine 507 m na južnoj strani kolodvora. Izvlačnjak I-2 se koristi i za ulaz i izlaz lokomotiva u i iz dizel depoa, a koristi se i kao

krak triangle koja služi za okretanje lokomotiva i vagona. Manevrski odred radi u sastavu rukovatelj manevre i manevrista. Manevrski odred osim ranžiranja vlakova poslužuje i industrijske kolosijeke "Div" i "Orlovača". Manevrska lokomotiva dostavlja i vagone za popravak u vagonsku radionicu i postavlja vagone za vaganje na kolodvorskoj vagonskoj vagi. Što se tiče rada na željeznici u svom radnom vijeku, zadovoljan je s poslom, samo je u zadnje vrijeme sve manje posla i vlakova. Ali svi se nadaju da je to samo privremeno i da će se stanje na željeznici popraviti, što nam je svima želja. 2008. godine s obitelji preseljava u rodne Brnaze gdje je sagradio obiteljsku kuću i sa suprugom Dunjom i kćerkama Larom (24), Klarom (14) i Antonijom (12) pomalo se bavi zemljoradnjom.

## ŽELJEZNICA I KNJIGA



Glavni lik Childeovih romanova, akcijski junak Jack Reacher, postao je literarni brand sa stalnom i sve širom svjetskom publikom. Uz čitatelje, poznat je i kinopublici, jer su prema Childeovim romanima snimljena i dva filma (Jack Reacher, 2012.; Jack Reacher: Nema povratka, 2016.) s Tomom Crisom u naslovnoj ulozi.

Jack Reacher bio je vojni policajac i nakon trinaest godina aktivne službe, uz častan otpust, odlazi u mirovinu. Nezainteresiran da se negdje skrasi i umiri u penzionerskoj rutini, pun energije i iskustva, odluči putovati Amerikom bez prtljage i odredišta. Nema ni rezervne odjeće i obuće, a kada

onu koju nosi treba oprati, baca je i kupuje novu. Nema imovine ni auta, putuje javnim prijevozom, odnosno autobusom i željeznicom, a po potrebi i autostopira. Na tim putovanjima dolazi u sukobe s raznim vrstama negativaca, u kojima oni izvlače 'kraći kraj'.

Za novi globalni digitalno umreženi svijet Jack Reacher kao da ne postoji, jer se ne služi internetom, nema mobitel, a koristi samo gotovinu. U 'Dvanaest znakova' Jack Reacher je u New Yorku, i putuje gradskom željeznicom. Među putnicima u vagonu u kojem se vozi jedna žena uznemirenim ponašanjem izaziva njegov pažnju. Ona

## LEE CHILD: DVANAEST ZNAKOVA

2009., ZNANJE,  
ZAGREB, 2017.

PIŠE: Robert Jukić

odgovara znakovima koji, prema vojnom priručniku, upućuju na terorista. To je dvanaest znakova (hrvatski naslov knjige!) za muškarce, a jedanaest za žene. Međutim, kad je Jack Reacher pokuša smiriti, žena reagira posve neočekivano. Započinje potraga koja otkriva da su umiješani vojni krugovi iz Pentagona, neke radikalne skupine iz afganistanskog područja i jedan kandidat za senatora.

Napet do krajnjih granica, dinamičan i majstorski pisan roman 'Dvanaest znakova' čita se u jednom dahu. Glavni lik je čovjek koji mora razriješiti sve nedoumice, a posebno okrutni zločinci bit će kažnjeni na adekvatan način, a pravda zadovoljena. Lee Child je pisac koji mnogo polaze u detalje kada opisuje bilo koju od situacija. Navest će samo jedan zanimljiv primjer. Kako se početak radnje romana odigrava u podzemnoj željezničici, Lee Child će, kako bi pojačao napetost neizvjesne situacije, dati i tehnički opis vagona u kojem se vozi. To je, citiram: 'Svaki model vagona težak je R142A težak 35 tona. Mogu se kretati brzinom do 100 km/h. Stoga su im kočnice vrlo snažne. Previše moćne za niske brzine. Blago zaustavljanje nije moguće. Kada uhvate, stegnu snažno i ne puštaju. Vlakovi često zadnje metre kližu na blokiranim kočnicama. Otud i karakteristično civiljenje'. Kako se radnja romana odigrava dobrim djelom u New Yorku, Jack Reacher često koristi gradsku željeznicu kako bi učinkovito stizao na odredišta.

'Dvanaest znakova' akcijski je triler koji opisuje suvremeniji svijet i njegove probleme nastale uslijed različitih globalnih utjecaja, a u kojima najveću ulogu igra profit, bez obzira koliko je žrtava potrebno da bi se ostvario.

## ŽELJEZNICA I FILM



## PRIJELOMNI ČAS, DARKEST HOUR

2017., REDATELJ JOE WRIGHT

PIŠE: Robert Jukić  
FOTO: ustupio EDITUS

Biografska povjesna drama 'Prijeomni čas' govori o dramatičnim danima u britanskom parlamentu u svibnju 1940. Godine, kada je Hitlerova nacistička vojska nezaustavljivo napredovala u Europi osvajajući države jednu po jednu. Zbog neodlučne i popustljive politike premijera Nevillea Chamberlaina (Ronald Pickup) parlamentarna oporba traži novog premijera koji će se suprotstaviti nadirućim osvajačima. Prijedlog da vladu nacionalnog jedinstva vodi Winston Churchill (Gary Oldman) nije naišao na oduševljenje vladajuće većine, ali je konsenzusom prihvaćen. Churchill se nalazi u semaforu izide iz auta, odšeta u podzemnu željeznicu i uđe u vlak, na opće iznenadjenje putnika. U razgovoru s njima do svoje stanice donio je odluku. A ubrzo je dobio i podršku Kralja da nema pregovora s neprijateljem. Nakon strastvenog govora u Parlamentu dobio je opću podršku, tako da su i najveći zagovornici odustali od pregovora.

'Prijeomni čas' dojmljivo prikazuje uzavrelu britansku političku scenu u kritičnom povijesnom trenutku, u kojem se donose prijelomne odluke koje će dugotrajno utjecati na budućnost njihove, i ne samo njihove zemlje. Redatelj Joe Wright poznat je po filmovima različitih žanrova: 'Ponos i predrasude' (Pride & Prejudice, 2005.), 'Okajanje' (Atonement, 2007.), 'The Soloist' (2009.), 'Hanna' (2011.), 'Anna Karenina' (2012.) i 'Pan' (2015.).

# ŽELJKO JE BIO PRIMJERAN ŽELJEZNIČAR, A ONDA MU SE DESILO OVO...

*u skretanje by nenad katanich*



**NJEGOVA  
UNIFORMA  
I IZGLED  
UVIJEK SU BILI  
BESPRIJEKORNI.  
NJEGOV ALAT  
ZA PISANJE  
PRECIZNO BIRAN  
I PAŽLJIVO  
ODRŽAVAN NA  
STOLU UVIJEK  
JE PRIVLAČIO  
DOKONE  
POGLEDE ONIH  
KOJI BI ZAŠLI U  
NJEGOV URED.**

Kada bi opisivali svoje kolege u jednoj rečenici, za Željka Učkurovića bi sigurno rekli da je to čovjek kojeg ne znaš da li da ga voliš ili mrziš. Ugrubo rečeno, imao je svoje vrline a i mane. Tako bi na primjer, nekog prijavio a da od toga nije imao nikakve koristi npr. da opravda sebe ili da bi se uvukao šefovima ili nešto slično. Rekao bi iz principa i poštivanja firme i propisa. A drugi put bi opet dao sve od sebe da zataji izvanredan događaj i da nitko ne strada. Da se nikad ne sazna da brkla nije bila srušena, da je vlak prošao kroz crveno ili da je presječena skretnica. Druženja s kolegama je izbjegavao, a kad bi se pojavio na nekom tulumu, uslijed atmosfere i alkohola, redovito bi se posvadao. S druge strane, ne razmišljajući uvihek bi otvorio novčanik i dao onome kojem je potrebno. Čak je ne jednom nego dva puta odbio premještaj ili promaknuće zbog drugoga. Jednom zbog kolege koji ima teško bolesnu suprugu, a drugi puta zbog samohrane majke. Jedno je bilo kod Željka konstanta: bio je vrijedan i uvihek pouzdan željezničar. Kada bi kontrolirali njegov rad, nadređeni su to činili samo reda radi, jer su znali da kod Željka grešaka nema. A kada bi uspjeli naći nešto, to se, moglo bi se reći, slavilo u birtiji i prepričavalo. „Znaš li da je Željko....“. I opet ta pedantnost, moglo bi se slobodno reći perfekcionizam, drugim kolegama išli su pomalo na živce, a onima aljkavijima u poslu i na jetra.

Njegova uniforma i izgled uvihek su bili besprijeckorni. Njegov alat za pisanje precizno biran i pažljivo održavan na stolu uvihek je privlačio dokone

poglede onih koji bi zašli u njegov ured.

Elegancija bila bi vidljiva čak kod pijenja kave ili konzumacije gableca. Glas i ophodenje ugodni i privlačni. Pogled uvihek pomalo zamišljen, ali oštar.

U svakom slučaju ako si mu htio prigovoriti, baš bi morao biti cjeplidlaka.

Vjerojatno je to smetalo okolinu. U nekom pogledu Željko je bio ono što su oni htjeli biti a nisu imali petlje za to. Toga jutra sve je nekako bilo čudno. Pored svih vrlina Željko je bio oštouman, pa je zaključio: Nešto ne valja – danas nema šefa, a svi su smrknuti, na radim mjestima, kava se ne kuha...

Nije video niti lveka da se odozgo ukazao. Niti je čuo Jamezdinov glas da se prepire s predstvincima onog drugog sindikata dokazujući im kakove su u stvari nule. U stvari, sjetio se da ga nije niti video od kada je prešao kod njega u sindikat. Iako je nekoliko puta Jamezdu reakao što misli o

njemu i sindikatu, ipak nije odolio da ne pristupi – jer njegova obećanja su zaista bila impresivna. Počeo je nekako s mirom dolaziti na posao.

Na vratima je sam susreo pomoćnika šefa Donata, koji je neobično žurio i šutio. U stvari nije šutio, već je nešto mrmljao za sebe vješajući neke papire na oglasnu ploču.

Prišao je oglasnoj ploči, krajicom oka vidjevši da svi u rukama imaju nekakve kopije papira. Novi papir kojeg je Donat upravo objesio je nešto novo i nevideno u našoj firmi odmah je znao. Naslov „Lista tehnološkog viška radnika“.

Nekakav tekst koji je preletio očima brzinom čitanja komandanta Date iz „Zvjezdanih staza“. I pogled mu se zalijepi za dvije riječi u tablici, kao suprotni polovi magneta – ne vidiš silu, ali je ne možeš razdvojiti. Te dvije riječi u tablici tehnološkog viška radnika bile su: Željko Učkurović.



foto: Nebojša Gojković

