

VIJESTI SINDIKATA PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE

# ZPERNU



OŽUJAK 2019.

**VELIKI MALI  
ŽELJEZNIČAR  
DARKO VURDELJA**

**OTOK NA SUHOM  
MALO SLAVONSKE GORČINE**

**ZAŠTITA NA RADU  
PROBLEMI SA  
ZAŠTITNOM CIPELOM**

**POČETAK DUGO  
IŠČEKIVANE PRIČE  
PRIPREME ZA  
KOLEKTIVNO PREGOVARANJE**

**POZNATA LICA I ŽELJEZNICA**

**ŽELJKO LONČARIĆ - ŽEC**



FOTO: Nebojša Gojković



FOTO: Davorin Jurković

## BITI INFORMIRAN

Dragi članovi,  
dragi čitatelji,  
pred vama je novi broj našeg sindikalnog glasnika. Namjera nam je da i ovim brojem pridobijemo vašu pažnju, potaknemo vas na razmišljanje te u konačnici i na obraćanje kako bi vaši prijedlozi ugledali svjetlo dana.

Osim aktualnih tema iz radnog okruženja nastavljamo naš, u prošlom broju započeti, serijal „Poznata lica i željeznica“ nadajući se da će ova dimenzija probuditi vašu uspavanu radost čitanja.

Jasno je da je ukuse teško zadovoljiti, ali duboko vjerujemo da naša vizija obraćanja pada na plodno tlo, da iznova isčekujete novi

broj. Zato će „Na peronu“ i nadalje biti SPVH-ovo sredstvo priopćavanja u kojem ćete moći pročitati sve relevantno vezano uz radnu problematiku HŽ infre, kroz koje ćete biti informirani o svim važnijim događajima, potezima i uspjesima koji su rezultat rada SPVH-a, bilo da je riječ o aktivnostima čelnosti sindikata, bilo da je riječ o djelovanju na nižim sindikalnim razinama.

Ovo su novine koje stvaramo i radimo za vas, naše poštovane članove, ali i za sve željezničare kako bi čuli glas snažnog i respektabilnog sindikata, ali i pročitali critcu o neušminkanoj željeznici!

Anto Iličić

### IMPRESUM

#### SURADNICI

Glavni urednik  
Anto Iličić

Novinari  
Ante Kunčić, Branko Bašić,  
Branko Marijanović, Dinko Alilović,  
Dražen Drčić, Dražen Koščak,  
Dražen Lihtar, Ilija Arambašić,  
Ilija Grlić, Ivica Stojak,  
Jakov Rašić, Josip Tirić,  
Luka Serajlić, Mario Grbešić,  
Nebojša Gojković, Nenad Katanić,  
Srećo Stjepić, Tomislav Tonković,

Fotografije SPVH

Naslovnica  
Nenad Komljenović, skretničar u kol. Rijeka

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



# POČETAK DUGO ISČEKIVANE PRIČE

PIŠE: Anto Iličić  
FOTO: Andrija Vranešić

Sindikati koji djeluju u HŽ Infri sastali su se 12. ožujka 2019. te sukladno Zakonu o reprezentativnosti udrugama poslodavaca i sindikata i postigli sporazum da su za kolektivno pregovaranje koje nam predstoji reprezentativni Sindikat infrastrukture Hrvatskih željeznica, Sindikat željezničara Hrvatske i Sindikat prometnika vlakova Hrvatske. Kako je i propisano, o tome su potpisali sporazum koji je danas, 13. ožujka 2019. dostavljen Ministarstvu rada i mirovinskog sustava. O istome je obaviješten i poslodavac.

Reprezentativni sindikati iskoristili su priliku i odmah nakon sklapanja sporazuma o reprezentativnosti

sklopili su i Sporazum o pregovaračkom odboru sindikata za kolektivno pregovaranje u HŽ Infrastrukturi d.o.o. Dogovorili smo da će pregovarački odbor sindikata imati devet članova i to SPVH četiri, SIHŽ tri i SŽH dva člana. I o ovome su danas izvješćeni MRMS i naš poslodavac. A za neke „goruće“ teme koje namjeravamo zajedno sa sindikalnim kolegama riješiti novim kolektivnim ugovorom objavili smo kratke video clip-ove na našoj Facebook stranici. Teme koje smo obradili su:

## POVEĆANJE CIJENA SATA RADA

Poznato je kako u HŽ Infri nije bilo povećanja plaće još od davne 2007. godine. Predugo je to razdoblje u kojem je poslodavac sijao strah o masovnim otpuštanjima, gdje su izvršni, ali i drugi radnici stojički podnosili javno blaćenje željezničara. Dok su radnici šutke podnosili to stanje i tu nepogodu plaće menadžera u HŽ Infri narasle su debelo iznad prosjeka plaće u državnom sektoru. Sve kroz posebne odluke.

Namjera nam je uz pomoć sindikalnih kolega u KU ugraditi povećanje cijena sata rada običnih željezničara kako bi im plaće dostigle plaće u drugim državnim tvrtkama kao što su HEP, Hrvatske

Šume, HAC i sl..

## NAJNIŽA PLAĆA

Iskusili ste kako danas poslodavac kroz brzinske promjene otvorenost kolodvora ili službenog mjesta bitno utječe na plaću izvršnih radnika: manevrista, skretničara, čuvara žcp-a, prometnika vlakova. Uvodi otvorenost kolodvora samo tokom dana. Odjednom radnici u tim kolodvorima ostaju bez većeg dijela plaće. Nema noćnog rada, nema rada subotom, nedjeljom, blagdanom.

Namjera nam je utvrditi pravo na dostoјnu plaću izvršnog radnika koju poslodavac neće moći umanjiti nikakvim mjerama.

## UKIDANJE KOEFICIJENATA

Poslodavac mimo KU onima koji su „bliže vatri“, dijeli koeficijente tj. ogromna povećanja plaće pod krnikom projektnih zadataka. Namjera nam je uz pomoć sindikalnih kolega popraviti ovu nepravdu na način da samo cijene sata rada članova uprave HŽ Infre neće biti obuhvaćene KU.

Sudjelovanje u projektima bilo kojeg radnika moći će se nagraditi posebnom odlukom tek nakon završetka projekta.

## PRIJEVOZ NA POSAO I S POSLA

Danas samo dio radnika ima pokrivene sve troškove putovanja na posao i s posla. Danas su naročito oštećeni kolegice i kolege koji putuju iz mjesta gdje žive do mjesta rada 100 i više km i sami si plaćaju većinu troška.

Namjera nam je neprihvatljivo da neki radnik ima pokrivene troškove prijevoza, a netko si sam plaća taj isti prijevoz, a rade kod istog poslodavca.

Namjera nam je kroz nove kolektive pregovore ugovoriti pravo da svaki

radnik po ovom osnovu dobije iznos ne manji od iznosa koji je jednak cijeni mjesecne prijevozne karte u sjedištu poslodavca, a svi oni koji imaju veće troškove da ostvare pravo na kunski iznos naknade od jedne kune po prijeđenom kilometru.

## OPIS POSLOVA RADNIKA

Poslodavac kroz promjene opisa poslova radnika smanjuje broj izvršnih radnika, kako uvodi dodatne obaveze, ne uvažavajući moželi ih čovjek obaviti. Prometnici vlakova tako dobivaju obavezu obavljati poslove skretničara, manevristi dobivaju poslove skretničara, a skretničare se ukida. Nama je neprihvatljivo da se kroz kolektivni ugovor ne zaštитimo od takvih nasrtaja.

Namjera nam je uglaviti jasne i nedvosmislene odredbe koje će onemogućiti poslodavcu da radnicima bez ikakvih kriterija dodaje nove poslove ili poslove drugog radnog mesta.

## TEHNOLOŠKI ILI EKONOMSKI VIŠAK RADNIKA

Poslodavac kroz promjene Pravilnika o organizaciji bez argumenata ukida pojedina radna mjesta. Ljudi odlaze u mirovinu, a na njihova mjesta ne zapošljavaju se novi radnici. Sustav počiva na izvršnim radnicima koji imaju oko 60 godina života i blizu 40 godina radnog staža, često i više od 40.

Danas poslodavac može radnika koji je izgubio propisanu zdravstvenu sposobnost proglašiti viškom. Takvu nešto, i uopće takvu praksu treba onemogućiti.

Nastojat ćemo vratiti odredbu kojom se višak utvrđuje na nivou organizacijske jedinice, a ne na nivou kolodvora. Jednako važno nam je pravedno poredati kriterije kako nitko ne bi bio doveden u

nepovoljan položaj zbog „boje očiju“.

## PRIVREMENO RASPOREĐIVANJE RADNIKA

Na žalost, danas poslodavac kroz brzinska savjetovanja s radničkim vijećem provodi rad sa smanjenim brojem izvršitelja. Tako manevarski odredi odjednom rade u sastavu 1/1. Nadzornici skretnica postaju skretničari. Umjesto dva prometnika u turnusu posao obavlja jedan.

Namjera nam je ograničiti ovu mogućnost na najviše deset dana kako bi se onemogućile manipulacije poslodavca u smislu neizdavanja boljeg ugovora o radu, nezapošljavanja. Posebno namjeravamo ograničiti mogućnost da poslodavac radnika privremeno može rasporediti na udaljenost ne veću od 50 km, uz uvjet da radnik ima organiziran javni prijevoz za dolazak na posao i za povratak s posla.

## PRERASPODJELA RADNOG VREMENA

Cinjenice kako danas poslodavac kroz preraspodjelu radnog vremena provodi zakidanje izvršnih radnika za pošteno odradene prekovremene sate. Preraspodjela u HŽ Infri redovito znači zakidanje izvršnih radnika. Pozovu na prekovremen rad, a onda ga ne plate pozivajući se na preraspodjelu.

Namjera nam je kroz kolektivne pregovore ugovorenopravoukinuti, jer naš posao nemasezonski karakter.

## INTERNI NATJEČAJ

Važećim KU zaobiđenadobra praksa jasnih kriterija za napredovanje nabilo koje radno mjesto. Nama je neprihvatljivo da radnika ocjenjuje bilo tko bez poznatih



kriterija, proizvoljno, po boji očiju, ne snoseći nikakve posljedice za takvo postupanje. Namjera nam je izbaciti te zločeste i paušalne odredbe kojima se znanje, iskustvo, ali i sve druge kvalitete radnika stavljaju u drugi plan.

#### DNEVNICA ZA SLUŽBENO PUTOVANJE

Poslodavac važećim KU nastavlja praksu uskrate pravične naknade za službeno putovanje koja je na željezniči svedena na mizeriju. Možda je to bilo korisno u vrijeme kad se nije moglo kontrolirati stvarna putovanja.

Kako je danas lako i jednostavno kontrolirati gdje je i koliko je radnik bio na službenom putu tako mu treba isplatiti puni neoporezivi iznos dnevnice za

službeno putovanje koji je određen Pravilnikom o porezu na dohodak. Namjera nam je uz pomoć sindikalnih kolega popraviti ovu nepravdu.

#### RADNO VRIJEME

Činjenica je kako se u HŽ Infri u nekim sektorima izmišlja „topla voda“ glede radnog vremena, početka i kraja rada, bez ikakve brige može li i kako će radnik doputovati na posao te poslije posla vratiti se doma.

Takav odnos prema radnicima štetan je i za HŽ Infri i za radnika. Namjera nam je uz pomoć sindikalnih kolega kroz novi KU onemogućiti poslodavcu da donosi „privremene“ mjere koje bitno utječu na položaj radnika, kao što je početak ili završetak radnog vremena u vrijeme kad nema

javnog prijevoza i sl. Jednako tako namjera nam je u novi KU ugraditi odredbu kojom će poskupjeti pozivanje na rad toliko da će ga poslodavac izbjegavati. Posebno želimo u novi KU vratiti odredbu kojom se obvezuje poslodavca da raspored rada mora objaviti sedam dana unaprijed za naredni mjesec.

## SPORAZUM

o reprezentativnosti sindikata za kolektivno pregovaranje u HŽ Infrastrukturi d.o.o.

### I.

U HŽ Infrastrukturi d.o.o. na dan 1. veljače 2019. godine ukupno je sindikalno organiziranih 3819 radnika u 8 (osam) sindikata i to:

- SINDIKAT PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE -----1471 član,
- SINDIKAT INFRASTRUKTURE HRVATSKIH ŽELJEZNICA-----1100 članova,
- SINDIKAT ŽELJEZNIČARA HRVATSKE -----1007 članova,
- SINDIKAT HRVATSKIH ŽELJEZNIČARA -----142 članova,
- SINDIKAT BRANITELJA I RADNIKA HRVATSKIH ŽELJEZNICA --- 77 članova,
- SINDIKAT STROJOVODA HRVATSKE ----- 17 članova,
- SINDIKAT RADNIKA HRVATSKIH ŽELJEZNICA ----- 3 člana,
- HRVATSKI OPĆI RADNIČKI SINDIKAT ----- 2 člana.

### II.

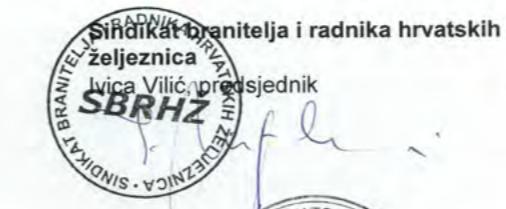
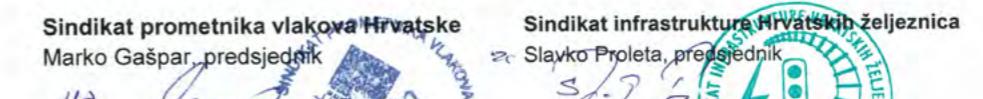
Temeljem članka 7. stavka 2. Zakona o reprezentativnosti udruga poslodavaca i sindikata sindikati potpisnici ovog Sporazuma utvrđuju reprezentativnost sindikata u HŽ Infrastrukturi d.o.o. za slijedeće sindikate:

- SINDIKAT PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE,
- SINDIKAT INFRASTRUKTURE HRVATSKIH ŽELJEZNICA,
- SINDIKAT ŽELJEZNIČARA HRVATSKE.

Sporazum stupa na snagu danom potpisa.

### IV.

Članovi sindikata će se sa sadržajem ovog Sporazuma upoznati putem oglasne ploče.



## SPORAZUM O PREGOVARAČKOM ODBORU SINDIKATA ZA KOLEKTIVNO PREGOVARANJE U HŽ INFRASTRUKTURI D.O.O.

### I.

Na temelju Zakona o reprezentativnosti udruga poslodavaca i sindikata (Narodne novine 93/2014, 26/2015) Sindikat prometnika vlakova Hrvatske, Sindikat infrastrukture Hrvatskih željeznica i Sindikat željezničara Hrvatske, Sindikat hrvatskih željezničara, Sindikat strojovođa Hrvatske, Sindikat branitelja i radnika hrvatskih željeznica, Sindikat radnika hrvatskih željeznica i Hrvatski opći radnički sindikat sklopili su dana 12. ožujka 2019. Sporazum o reprezentativnosti sindikata za kolektivno pregovaranje u HŽ Infrastrukturi d.o.o.

### II.

Temeljem članka 7. stavak 2. Zakona o reprezentativnosti udruga poslodavaca i sindikata sindikati potpisnici Sporazuma iz točke I. utvrdili su reprezentativnost za slijedeće sindikate u HŽ Infrastrukturi d.o.o.:

- SINDIKAT PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE,
- SINDIKAT INFRASTRUKTURE HRVATSKIH ŽELJEZNICA,
- SINDIKAT ŽELJEZNIČARA HRVATSKE.

### III.

Reprezentativni sindikati iz točke II. ovog Sporazuma suglasni su da se pregovarački odbor sindikata za kolektivno pregovaranje sastoji od 9 (devet) članova i to:

- SINDIKAT PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE ----- četiri člana,
- SINDIKAT INFRASTRUKTURE HRVATSKIH ŽELJEZNICA ----- tri člana,
- SINDIKAT ŽELJEZNIČARA HRVATSKE ----- dva člana.

### IV.

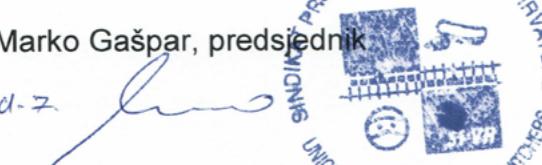
Ovaj Sporazum sastavljen je u četiri istovjetna primjeraka od kojih svaki reprezentativni sindikat zadržava po jedan primjerak, a jedan primjerak se dostavlja HŽ Infrastrukturi d.o.o.

U Zagrebu, 12. ožujka 2019.

Sindikat prometnika vlakova Hrvatske

Marko Gašpar, predsjednik

č-7



Sindikat željezničara Hrvatske

Zoran Maršić, predsjednik



Sindikat infrastrukture Hrvatskih željeznica

Slavko-Proleta, predsjednik



## DUGOVANJE HŽ CARGA d.o.o. - NOVA SAZNANJA

PIŠE: Anto Iličić

FOTO: Nebojša Gojković

Sve točnjim se pokazuje da se upravljanje državnom imovinom koja se opisuje kao HŽ Cargo d.o.o. može okarakterizirati kao proces „besciljnog lutanja“. Ne mogu se oteti dojmu da je jedini razlog tomu uplitanje političkoga u sferu onoga što bi trebalo biti ekonomsko i prepusteno tržištu.

Na spomen državne imovine i javnog upravljanja većini Hrvata „diže se kosa na glavi“ No, stručnjaci s druge strane tvrde da je upravo državna imovina potencijalni izvor stabilne države, prosperitetne ekonomije i zadovoljnih građana. Ako je put ka državnoj stabilnosti popločan pločicama upravljanja HŽ

Cargom onda nam je put do općeg prosperiteta dugačak makar jedno tisućljeće...

Prvo i osnovno načelo dobrog upravljanja državnom imovinom u literaturi jednoglasno proglašavaju - transparentnost. Transparentno postupanje, shvaćanje trenutne i potencijalne vrijednosti javne imovine, a posebice državnih poduzeća, osnovni je preduvjet njihova razvoja. Transparentnost predstavlja prepreku korupciji i zloupotrebi državnih poduzeća.

Društva nastala podjelom jedinstvenih HŽ-Hrvatskih željeznica d.o.o. pa tako i HŽ Cargo d.o.o. trebala bi poslovanje

prilagoditi i odredbama Kodeksa korporativnog upravljanja trgovackim društvima u kojima Republika Hrvatska ima dionice ili udjele, doneesenog 2010. godine. Kodeks se temelji na nekoliko osnovnih principa: zakonitosti, transparentnosti i javnosti poslovanja, sprječavanju sukoba interesa, jačanju osobne odgovornosti, učinkovitom unutarnjem nadzorom i društveno odgovornom poslovanju. Upravljanje državnom imovinom u Lijepoj našoj se pokazuje kao teško rješiv problem.

Uvažavajući „složeni“ finansijski položaj HŽ Carga d.o.o. HŽ Infra

uglavnom ne poduzima zakonite mjere s ciljem naplate svojih potraživanja. Da se radi o nekoj mizernoj svoti, rekli bi u redu, ali ako znamo da je 10. svibnja 2018. g. HŽ Cargo d.o.o. dugovao HŽ Infri ukupno 233.939.983,00 kn ne možemo razumjeti gdje je kvaka u ne naplati?

Prema dostupnim dokumentima HŽ Infra brani se „razumijevanjem“ finansijske situacije HŽ Cargo d.o.o. te nije pristupala aktiviranju raspoloživih zadužnica, svjesna da bi ova mjera naplate potraživanja dovela HŽ Cargo d.o.o. u insolventnost i u konačnici, sukladno Zakonu o finansijskom poslovanju i Stečajnom zakonu mogla rezultirati pokretanjem (pred)stečajnog postupka ovog društva.

Kako malo prije spomenuti dug od 233 milijuna kuna predstavlja vrlo značajnu stavku čije neplaćanje ugrožava finansijski položaj HŽ Infre čudi inertnost uprave HŽ

Infre. Kao, eto mi pokazujemo razumijevanje... U međuvremenu nepodmireno dugovanje HŽ Cargo prema HŽ Infrastrukturi na dan 31. listopada 2018. godine popelo se na 284,9 milijuna kuna, od čega je 263,9 milijuna kuna dospjelo na naplatu. Posebno brine činjenica da je dio tog duga u iznosu od 130,3 milijuna kuna dug stariji od jedne godine.

SPVH godinama upozorava kako dug HŽ Cargo prema HŽ Infri konstantno raste. Isto tako upozoravamo i na mogućnost kazne za Lijepu našu od strane Europske komisije zbog narušavanja tržišnog natjecanja budući da se postupanje upravitelja željezničkom infrastrukturom u RH može okarakterizirati kako RH javnim novcem sufinancira/subvencionira HŽ Cargo d.o.o. te ga time stavlja u prednost pred konkurenjom i narušava tržišno natjecanje što je izričito zabranjeno člankom 107.

„Ugovora o funkcioniranju EU“. Nisam ekonomist, pa ne znam ekonomski procijeniti ministrovo skrivanje provalije u koju srlja HŽ Cargo. Nekako vjerujem da bi trebao znati što radi oslanjajući se i ovom prilikom na (samozatajnog) savjetnika volontera koji također nema ekonomska znanja.

Nadam se barem da će ta priča konačno puknuti i razotkriti eventualnu prljavu rabotu spomenutog dvojca. Ovo nije katastrofična želja tamo nekakvog piskarala, nego surova stvarnost u koju nas vuče posvemašnje prikrivanje očajnog poslovanja HŽ Cargo. Ministar kao Skupština za potez protuzakonitog čuvanja ovakvog HŽ Cargo nema ekonomske opravdanosti. Pitanje je koji je interes (samozatajnog) savjetnika volontera?

Hoće li se i na koji način sanirati prošlost? Nekako nisam siguran da HŽ Cargo priznaje dug što dokazuje činjenica da se dug više



od desetljeća samo povećava. HŽ Cargo d.o.o. to ne bi mogao da ne surađuje uprava HŽ Infre.

Znamo li što se tretira dugom? Prema nekim relevantnim izvorima dug se može priznati izjavom vjerovniku, ali i na posredan način, kao što su davanje otplate, plaćanje kamata, davanje osiguranja. Vrlo česti načini priznanja duga u obvezopravnoj praksi su potvrđivanje izvoda iz otvorenih stavki te izjava, odnosno potvrda.

Teško je načelno reći kako bi ta potvrda trebala izgledati, no, treba istaknuti da prema starijoj sudskoj praksi, koja bi i danas bila aktualna, „priznanje mora biti takvo da se njime na nedvojbeni način očituje dužnikova volja da dug zaista priznaje“.

Uprava i Skupština društva odgovorni su temeljem Zakona o trgovackim društvima za poslovanje društava HŽ Cargo

d.o.o. i HŽ Infre d.o.o. sukladno pozornosti dobrog i savjesnog gospodarstvenika što posebice uključuje odgovornost za točnost finansijskih izvješća, osiguranje likvidnosti i solventnosti, procjenu i strategiju održavanja adekvatne razine kapitala te pokretanje stečaja. Oni mogu i prekršajno i kazneno odgovarati za svoje obveze.

Nedavno smo u razgovoru s ministrom i Skupštinom HŽI i HŽ Cargo upitani od tog istog gospodina: „Šta vi imate s dugom HŽ Cargo? Šta se to Vas tiče?“ Šta imamo? HŽ Infra je završila godinu u debelom minusu i kažu zbog toga se treba restrukturirati.

A restrukturiranje na željeznici provodi se u pravilu otpuštanjem radnika. Eto, taj isti ministar zbog lošeg poslovanja HŽI, ali i drugih željezničkih društava nameće

restrukturiranje željezničkog sektora i bez srama pita što vi imate s tim.

Nije nas iznenadio. U Lijepoj našoj ministri i drugi političari, kao i razno-raznih menadžeri koji su uhljebljeni na državnim jaslama, pa tako i na željeznici, kad trebaju nešto napraviti u firmi kojom upravljaju, a ne znaju što, svi redom najavljuju restrukturiranje. Rekli bi neki da to dobro zvuči, većina njih ionako ništa ne razumije, a ovi koji to govore ispadaju jako pametni.

Jedan poznati ekonoma restrukturiranje je opisao na slijedeći način: „Restrukturirati znači da treba način rada drastično promijeniti i razdrtati firmu u svim segmentima, od vrha do dna.“ U svakom slučaju za rješavanje duga HŽ Cargo d.o.o. prema HŽ Infri treba mirna glava i dubok džep vlasnika.

Za sad od toga nema ništa...





**ŽELJKO LONČARIĆ - ŽEC**  
radio i tv voditelj, glazbenik

# NAJLJEPŠE JE STVARATI NEŠTO NOVO

RAZGOVARAO: Nebojša Gojković  
FOTO: Nebojša Gojković

On je glazbenik u pravom smislu te riječi: svirač, pjevač, tekstopisac i skladatelj. On je i živa legenda Osijeka i Slavonije i dobri duh slavonske tamburaške glazbe; bećar, baraba i lola. Pored toga, on je radijski i televizijski voditelj, zabavljač, vrhunski kreativac i majstor improvizacije, prepoznatljiv po uvijek prisutnom osmijehu, dobrom raspoloženju i pozitivnoj energiji koju nesebično dijeli sa svima u svojoj blizini. Ipak, on je prije svega dobar suprug, brižan otac i najvažnije od svega veliki čovjek. On je Željko Lončarić-Žec i naš je novi sugovornik u serijalu „Poznata lica i željeznica“. Bez puno razmišljanja odazvao se našem pozivu, a razgovor smo vodili na njegovom radnom mjestu, odnosno u kancelariji glavnog urednika Gradskega radija Belišće. Moja najveća impresija za vrijeme ovog razgovora je ta da je Žec točno onakav kakvog ga viđamo na raznim nastupima i televizijskim emisijama u kojima sudjeluje: spontan, neposredan i duhovit, tako da je bilo pravo zadovoljstvo slušati ga. Nadam se da ćete i Vi uživati čitajući ovo, a razgovor s njim tekao je otprilike ovako...

**Poštovani gosp. Lončarić, prije svega hvala Vam što ste se odazvali našem pozivu i pristali na ovaj razgovor. U uvodu smo već rekli nekoliko riječi o Vama, ali molio bih Vas da nam se Vi sami još malo detaljnije predstavite...**

Ja sam Željko Lončarić, ali svi koji me znaju zovu me Žec, pa kad me netko i nazove po imenu, obično se ne odazovem jer mislim da zovu nekog drugog. Rođen sam u Osijeku

7. travnja 1970.g., iz ove sadašnje perspektive meni sve dalje godine, u obitelji u kojoj je već postojala moja starija sestra. Otac je bio strojobravar, mama domaćica, a živjeli smo u gradskoj četvrti Retfala. Išao sam u Osnovnu školu „Ivan Filipović“, gdje sam se i počeo baviti tamburicom svirajući u školskom tamburaškom orkestru. Orkestar je vodio gosp. Stevan Tatić, tada glazbeni pedagog u toj školi, a danas poznati graditelj tambura. Tu me je i privukla ta ljubav prema glazbi, koja me kasnije čitavo vrijeme i vodila kroz život. Nakon osnovne, krenuo sam u srednju ugostiteljsku školu, a paralelno s tim i u Slavonsko-tamburaško društvo „Pajo Kolarić“ gdje sam se onda dalje razvijao kao tamburaš. I dalje živim u Osijeku, oženjen sam i otac sam dvoje djece; sina Kristijana i kćeri Dore. Trenutno radim na mjestu glavnog urednika Gradskega radija Belišće.

**S koliko godina su počeli Vaši prvi pravi profesionalni angažmani?**

Profesionalno se ja nikad nisam bavio glazbom u onom smislu da sam ostavio sve i išao se baviti glazbom. Uvijek je tu bilo i nešto drugo i uvijek se pored glazbe još nešto radilo. Uvijek su mi govorili: „Dobro, glazba je u redu, ali čim ćeš se ti baviti u životu? Ne misliš valjda od toga živjet? Nađi ti sebi nešto ozbiljno.“ Tako sam ja uvijek nešto radio pored sviranja, da li honorarno ili stalno. Kad se i pojavila mogućnost da se počнем profesionalno baviti glazbom, znači da prekinem sve ostalo i dam otkaze na nekim drugim poslovima, to je tada značilo da moram otići u Zagreb, jer u Osijeku nije bilo toliko

mogućnosti, ja nisam bio sklon tome da napustim svoj grad. Uvijek sam mislio da ja iz ovog grada mogu dovoljno uspješno djelovati i u konačnici nešto i napraviti.

**Koliko Vam je trebalo vremena da se afirmirate, odnosno da postanete prepoznatljivi u tom „tamburaškom svijetu“?**

Obzirom da sam ja imao tu sreću da vrlo brzo upoznam Tucu Nikolića, a „Slavonski bećari“ su u ono vrijeme bili najpoznatiji tamburaški sastav, jer to je bilo vrijeme kad drugih tamburaških sastava gotovo da nije ni bilo. Tek pojавom „Zlatnih dukata“ „odškrinula“ su se „vrata“ i oni su zainteresirali mlađe da se udružuju u tamburaške sastave. Dotada su se izvodile neke tradicionalne pjesme koje su pjevali Kićo, Vera i ostali, ali novih skladanih pjesama nije bilo. Bilo je samo ovih festivalskih, orkestralnih koje su se pisale za „Zvuke Panonije“ ili festivali tamburaške glazbe, ali popularne tamburaške glazbe u ovom današnjem obliku tada nije bilo. Tako sam se ja susreo s tim onog trenutka kada sam ušao u „Slavonske bećare“. Svirali smo tada diljem „Lijepe naše“ i diljem Europe, a kasnije i Amerike i Australije... Tako sam ja imao sreću da okusim i taj dio...

**Osim sviranja i pjevanja, Vaš talent ogleda se i u stvaranju pjesama. Znate li možda koji je to broj snimljenih pjesama čiji ste Vi autor?**

Pa, to se može provjeriti na „ZAMP“-u ( Zaštita autorskih muzičkih prava ), odnosno „HDS“-u ( Hrvatskom društvu skladatelja ) čiji sam član.

Kad god prijavim pjesmu, oni to uredno numeriraju. Mislim da po posljednjim podacima imam negdje između 110 i 120 prijavljenih pjesama. Bilo je tu još nekih mojih intervenciјa, što samo tekstovi, što samo glazba, što kao aranžer, ali ovo je broj pjesama koje su u cijelosti moje, čime sam izuzetno zadovoljan i ponosan.

**Koliko je danas uopće teško stvoriti jednu pjesmu, kada su već sve moguće teme obrađene i otpjevane i kako u stvari izgleda taj neki proces stvaranja pjesme?**

To ima nešto u čovjeku. Ja se isto divim ljudima koji se bave nekim drugim stvarima, kako oni to znaju napraviti. Ja pjesme pišem kad osjetim potrebu, kad mislim da imam nešto za reći ili kad mi nešto zgodno „padne“ na pamet. Jednu pjesmu sam napisao dok sam pekao roštilj. Trebao bih se više baviti s tim, po mogućnosti svaki dan napisati nešto, međutim, zbog obaveza jednostavno ne stignem, pa onda pišem kad „uhvatim“ vremena. Nekako mi dođu te neke misli koje bih htio izreći, a onda pod njih „provalčim“ neku glazbu koja bi to mogla popratiti. Uglavnom pišem pjesme zbog sebe, nikad nisam pisao pjesme da bi se nekom dopale ili da ja budem popularan zbog tih pjesama. Najljepši mi je taj dio kad se pišu pjesme, kad stvaraš nešto novo, kad uspiješ nešto lijepo kazati, upotrijebiti neku metaforu, pa još kad to uspiješ lijepo uglazbiti i ukomponirati, onda sam ja najsretniji. Ako to još „prođe“ i netko se prepozna u toj pjesmi, onda sve to skupa biva još bolje.

**Kroz sve godine bavljenja glazbom, gotovo da nema tamburaškog festivala na kojem niste sudjelovali i osvojili neku od nagrada.**

**Koju od tih nagrada bi posebno istaknuli i zbog čega?**

Vjerojatno nagradu za pjesmu „Neće snaša tamburaša“ koju sam dobio na Požeškom festivalu Zlatne žice Slavonije. Bila je to nagrada koja se dodjeljivala godinu dana nakon održavanja festivala, a glavno mjerilo bilo je broj izvođenja pjesme u tom periodu. „Snaša“ je osvojila 2. mjesto i ta pjesma i taj festival bili su mi „odskočna daska“ i potvrda da znam nešto napisati. Bilo je tu još lijepih nagrada kao one za „najslavonskiji“ tekst ili „milenijsku pjesmu“, ali ova mi je najdraža iz razloga što me na neki način usmjerila i pogurala u daljnjoj karijeri.

**Kao poseban dio Vaše karijere uvijek ističete period u „Slavonskim bećarima“ i suradnju s Antunom Nikolićem - Tucom, a u nekim Vašim prethodnim odgovorima nešto ste već rekli na tu temu. Što je to bilo tako posebno u tom periodu Vašeg života i rada?**

Sam Tuca, jer on je neprocjenjiv. Čovjek koji je još hvala Bogu živ, a još za života je postao legenda. Kad u životu imaš priliku svirati, družiti se, biti kućni prijatelj s jednim takvim čovjekom, onda je to neprocjenjivo. To vam je kao da se neki mladi košarkaš druži s Michael Jordanom ili da nekom mladom nogometaru danas Lionel Messi dođe u kuću. Sve to je u „tamburaškom svijetu“ u ono vrijeme meni bio Tuca Nikolić i zbog toga to uvijek posebno ističem.

U tom periodu sam i najviše stasao i naučio, iako Tuca nije od onih koji će ti pokazivati neke stvari i učiti te svirati ( učili su nas neki drugi ), ali uz njega i uz sav taj rad, putovanja i druženja s tim divnim ljudima u „Slavonskim bećarima“ koji su glazbenici, ali prije svega prekrasni ljudi, to je bilo neprocjenjivo.



**U tom periodu nastala je i Vaša autorska pjesma koju ste već spomenuli i koja je sasvim sigurno već nakon svojih prvih izvođenja ušla u antologiju tamburaške glazbe, a to je pjesma „Neće snaša tamburaša“. To je ujedno i Vaša osobna karta i bez sumnje zasluguje da kažemo još koju riječ o njoj...**

Najzanimljiviji je sam put te pjesme, jer kažu ljudi da ništa u životu nije slučajno. Moj dragi prijatelj Aleksandar Homoki - Aco i ja smo isto godište, odrasli smo zajedno, svirali skupa još od osnovne škole, a kasnije i u svim tim manjim tamburaškim sastavima kroz koje smo prolazili. Kada sam ja osjetio da bih mogao nešto i napisati, onda smo nas dvojica sjeli u jednom studiju tu u Osijeku kod gosp. Grizbahera da to probamo snimiti. Slučajno se tu našao i gosp. Veljko Valentin Škorvaga, tada umjetnički direktor Požeškog festivala i onda je on čuo da mi tu nešto radimo i došao je poslušati nas. Odmah je rekao kako mu se to sviđa, kako je to nešto novo i on bi to htio imati na Požeškom festivalu, ali su rokovi za prijavu pjesmi već bili prošli. Ali, postojala je mogućnost da se pjesma pošalje na Radio Zagreb na natječaj za taj mjesec, a to je bio čini mi se travanj, pa pjesma koja pobijedi u tom mjesecu ide u završnicu, odnosno natječe se s pjesmama pobednicama ostalih mjeseci. Pjesma koja bude ukupni pobednik ide na Požeški festival i to na prvu večer, odnosno četvrtak, kada je bilo natjecanje malih sastava. Znači, ja sam sa „Snašom“ pobijedio na tom radijskom natjecanju, došao na Požeški festival, pobijedio na toj prvoj večeri malih sastava i ušao u finalnu večer, da bi godinu dana kasnije pjesma osvojila 2. mjesto u kategoriji najizvođenijih pjesama.

Pjesma je u stvari sama sebi našla put i upravo zato mi je toliko značila ta nagrada.

**Nekoliko godina kasnije, na neki način Vi demantirate tu svoju pjesmu; ženite svoju kolegicu Viktoriju Kulišić - Đenku. Izgleda da snaša ipak hoće tamburaša...**

Pa da! Ispravljali su me, jer ja u to vrijeme neke stvari iz tog folklornog dijela nisam znao; snaša je naime, udana žena. U drugoj strofi teksta ja sam imao stih: „udala se za gospodina“, pa su me onda dobromanjerni ljudi upozorili na to, tako da kada sam sa „Slavonskim bećarima“ snimio novu verziju s novim uvodom i aranžmanom, promijenio sam i taj dio u: „ostala je kraj gospodina“. Kad je o mom vjenčanju riječ, za njega je opet kriv Tuca, jer morao sam otići u Ameriku da nadem ženu. U ono vrijeme bila je jedna turneja „Slavonskih bećara“ po Kanadi i Americi. To su bile ratne godine i Mirjana Primorac je već tad bila pristupila vojsci i nije mogla dobiti toliko slobodnih dana. Onda smo mi tražili solisticu koja bi ju zamijenila, a Viktorija je baš u to vrijeme izbacila svoju „Đenku“. Bio je to ogroman hit u kojem su se isticali njen poseban glas i emocija i nama se sve to svidjelo. Ja sam Tuci predložio da pokušamo s njom, on se složio i onda je ona došla kod nas da vidimo što još može pjevati od našeg repertoara. Već na tim prvim probama mi smo se „šacovali“, ali ništa tu nije bilo osim toga, sve to vrijeme u prvom redu mi smo bili kolege. Međutim, kada smo bili u Kanadi, onda je ta neka simpatija lagano prerasla i u ljubav i od onda smo sve do danas zajedno.

**Da se malo dotaknemo i nama najzanimljivije teme, a to je željeznica. Kakva su Vaša iskustva s vlakovima?**

Kad ste mi najavili ovaj intervju, odmah sam se sjetio djetinjstva. Kako sam već rekao, mi smo bili jedna radnička obitelj i nismo imali auto, tako da kad se negdje putovalo, putovalo se autobusom ili vlakom. Budući je moja mama iz Hercegovine, onda smo mi jednom godišnje putovali vlakom kod njenih u Hercegovinu. Tatini su živjeli tu bliže, u Pridvorju kod Đakova i tu smo išli autobusom, dok smo kod maminih uvijek morali ići vlakom do Splita, a tamo bi nas dočekao mamin brat koji je bio „gastarbjater”, pa je imao auto i on bi nas prevezao ostatak puta. Ta putovanja vlakom su za mene bili takvi doživljaji da ja još uvijek osjećam miris onog kupea u vlaku i pamtim svaku tu priču. To bi se prvo toliko napakiralo, onako ljudski, jer idemo na 15 dana i to se onda „vuče” sve što se može ponijeti. Ja se doslovno nisam vidio od svih onih torbi koje su oni nakačili na mene, a na našu željezničku postaju

Osijek obavezno se dolazio barem sat vremena ranije, jer ne daj Bože da vlak krene ranije! Sjećam se još uvijek da je taj vlak kretao u 22,55 sati i onda bi se tako cijelu noć vozili do Splita. I normalno, čim se sjedne u kupe, a imali smo sreću da iz Osijeka nikada nije bilo puno putnika, pa smo kupe imali samo za nas, tata bi odmah izvadio piletinu koja se napekla da se ima za put, jer ne daj Bože da ostanemo gladni na putu. Onda se to tako jede, potom tata po običaju zaspri, mama onako malo „kunja”, kao pazi na mene i na sestru, a mi odemo u hodnik, spustimo prozore i gledamo mjesta kroz koja smo prolazili. Ja sam obožavao gledati kroz prozor, pogotovo tada kad vlakovi nisu išli tako brzo kao danas, a posebno je uživanje bilo kad smo ulazili u neku novu stanicu i u neki veći grad. Onda taj zvuk tog vlaka, on ima neki svoj ritam, u ono vrijeme to nisam primjećivao, ali sad kako sam

stariji i kad sam razmišljao o tome, shvatio sam koliko je to tada bilo melodično. Svirala je i neka glazba u tim kupeima, zvučnici jesu bili nešto lošiji, ali uspjelo se dovoljno toga čuti. Ja nikada nisam spavao na tim putovanjima, meni su to uvijek bili doživljaji za pamćenje. Tako su mi željeznica i taj način putovanja ostali u jako lijepom sjećanju.

#### **Kad ste zadnji put putovali vlakom?**

Evo pokušavam se sjetiti, ali ne mogu. Znam da smo išli negdje svirati, da smo tovarili instrumente i da nas je onaj što „lupa“ čekićem po kotačima „grdio“ da kuda ćemo s tim svim i tjerao nas da idemo na zadnja vrata gdje je kao bila manja gužva. Ne mogu se sjetit kada je to bilo, ali znam da je bilo davno.

**Živite u Osijeku, a radite u Belišću. Kako gledate na činjenicu da od Osijeka do**



BROJ 86 OŽUJAK 2019.



**Belišća postoji pruga, ali da od Bizovca do Belišća danas ne voze putnički vlakovi, a 90-ih godina ih je vozilo 8 pari i uglavnom su svi bili puni?**

Onda je to vjerojatno bio osnovni način prijevoza učenika, studenata, radnika i sigurno je onda bilo i više potrebe za tim linijama. Bilo je tada i puno više ljudi, danas smo nažalost svjedoci odljeva ljudi iz Slavonije. Nisam previše involviran u to da bih mogao reći da li bi danas bilo interesa za tim, ali mislim da svi oni koji propuštaju vožnje vlakom u tim nekim svojim mlađim danima, da propuštaju jednu jako važnu stvar u životu i da to više nigdje neće moći

doživjeti. Tako da bih volio kada bi se to ponovo vrtilo, a vjerojatno bi se i sam nekad zaputio na vožnju tim vlakovima.

**Mislite li da je danas, već debelo u 21. stoljeću, konačno sazrelo vrijeme da Osijek dobije svoju prigradsku željeznicu, onako kako to ima Zagreb ili neki drugi europski centri? Ne da je sada sazrelo, sazrelo je već davno prije. Mislim da je već krajnje vrijeme da Osijek dobije nešto takvo, tim prije što mogućnosti za to već odavno postoje.**

**Poštovani gosp. Lončarić, još**

**jednom Vam se zahvalujem u ime naših čitatelja što ste pristali na ovaj razgovor i odvojili dio svog vremena za nas. Želim Vam puno uspjeha u dalnjem radu i još puno tamburaških hitova! I naravno, do nekog novog susreta, ne dajte nikom šljivik stari!**

Ne dam nikom šljivik stari! Ja ču samo pozdraviti sve vaše čitatelje uz neki moj moto, a to je još davno rekao Charlie Chaplin; „Dan bez smijeha ili barem osmijeha je izgubljen dan“, pa nemojte da vam se takav dogodi...

BROJ 86 OŽUJAK 2019.



**NENAD KOMLJENOVIĆ**

skretničar u kolodvoru Rijeka

## DOBAR RADNIK I KOLEGA

RAZGOVARAO: Josip Tirić  
FOTO: Josip Tirić

Većina radnika prilikom zasnivanja radnog odnosa kao mladi radnici dobije raspored u kolodvor koji je dosta udaljen od mesta stanovanja pa se tijekom svoga radnog vijeka nastoji premjestiti u kolodvor bliže mjestu stanovanja. To zna trajati i desetljećima, posebno u današnje vrijeme kada je sve manje novih i mladih radnika, tako da većina radnika i po 15-20 godina nema mogućnosti pomjeriti se iz kolodvora u kojem su prvi put zaposleni. Kod kolege Nenada Komljenovića skretničara u kolodvoru Rijeka situacija je potpuno suprotna. On se prije 23 godine zaposlio kao manevrist u kolodvoru Moravice, što bi se reklo kod kuće, ali vremenom i svakom novom sistematizacijom on se polagano ali sigurno, korak po korak, udaljavao od mesta stanovanja, prvo u Skrad pa onda u Fužine i evo ga dogurao je do Rijeke. Nadamo se da će se zaustaviti na toj silaznoj putanji (prema moru), jer kako je krenuo možda bi mogao produžiti i dalje prema Puli a tko zna možda stigne i do Trsta. Šteta bi bilo ostati bez ovako dobrog radnika i kolege uvijek dobro raspoloženog i spremnog za skuhati dobu kavu.

**Možete li nam reći nešto o sebi?**

Rođen sam 3. travnja 1975. godine u Ogulinu. Živim sa suprugom i dvanaestogodišnjom kćerkom

Nikolinom u mjestu Jakšići kod Moravica. Imam 24 godine ukupnog radnog staža. Srednju školu za strojobravara završio sam 1993. godine, nakon čega sam se zaposlio u tvornici stolica u Vrbovskom gdje sam radio 7 mjeseci. Poslije toga sam u Moravicama završio prekvalifikaciju za vozača motornih vozila, a 1994./95. završio sam prekvalifikaciju za prometno-transportnog radnika u Ogulinu. Nakon odsluženja vojnog roka 1996. godine počeo sam raditi kao manevrist u kolodvoru Moravice, gdje sam radio oko godinu i pol, nakon čega sam dobio ugovor o radu za skretničara u kolodvoru Moravice. Radio sam i na zamjenama s privremenim rasporedom na radnom mjestu tranziter te kao skretničar u kolodvoru Brod Moravice. 1999./2000. godinu završio sam prekvalifikaciju i za prometnika vlakova u Moravicama. Nakon završetka školovanja za prometnika vlakova omogućeno mi je polaganje stručnog ispita na radnom mjestu prometni telegrafist- teleprinterist gdje sam par godina radio s privremenim rasporedima kao prometni telegrafist-teleprinterist u Moravicama i Ogulinu. Nakon 17 godina rada u kolodvoru Moravice na radnom mjestu skretničara proglašen sam potencijalnim tehnoškim viškom i dobio sam raspored na radno mjesto skretničar-kolodvorski radnik u kolodvoru Skrad, gdje sam radio 2,5 godine. Poslije toga sam premješten u kolodvor Fužine gdje sam radio 4 godine kao skretničar-kolodvorsk



radnik i često sam upućivan s privremenim rasporedom na radno mjesto skretničara u kolodvor Rijeka. U listopadu 2018. godine, zbog povoljnijeg rasporeda rada prijavio sam se na interni natječaj i dobio sam ugovor o radu za skretničara u kolodvoru Rijeka.

#### **Kako ste se odlučili školovati za željezničko zanimanje?**

Obzirom da sam odrastao u Moravicama koje su poznato željezničko mjesto, cijeli život sam vezan uz željeznicu a i stručnu praksu sam obavljao u željezničkoj radionici u Moravicama. Dosta moje rodbine je radilo na željeznicu i oni su mi dali preporuku da se i ja uhvatim željezničkog

puta. Jedan tetak mi je radio kao vlakovođa, drugi je bio rukovatelj manevre, ujak mi je radio kao vagonski u Moravicama, šef obračunske itd.

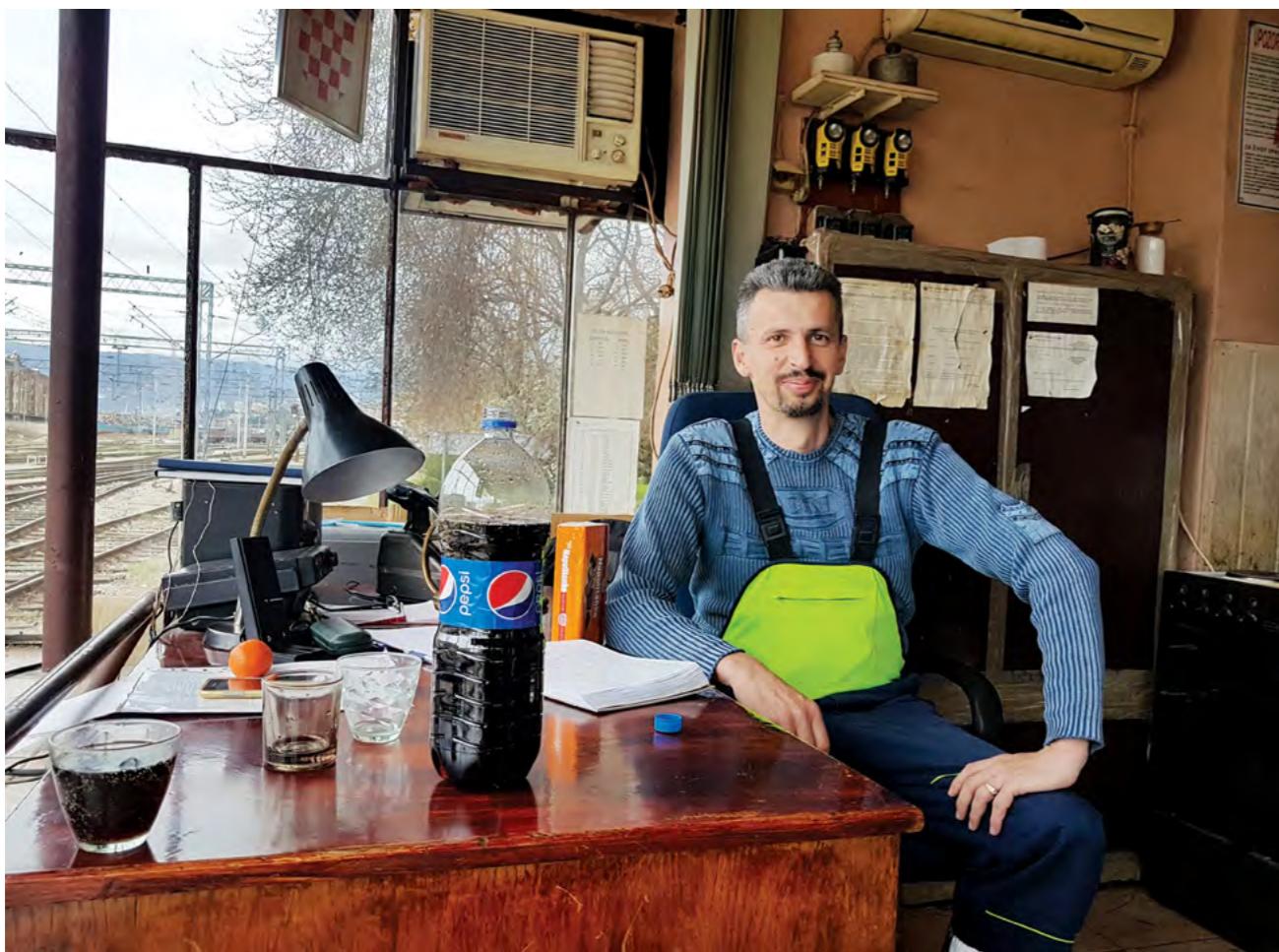
#### **Obzirom da ste prošli nekoliko kolodvora i radnih mjesta u kojem ste bili najzadovoljniji, odnosno gdje Vam je bilo najzanimljivije raditi?**

Ja sam na svim radnim mjestima bio zadovoljan i gdje god sam došao bio sam dobro primljen, a nadam se da sam i ja ostavio dobar dojam kod kolega s kojima sam radio i nigdje nisam imao problema. Bilo mi je žao kada sam iz Moravicama morao otići kao potencijalni tehnički višak jer je smanjen broj skretničara u kolodvoru, ali

bila je takva situacija i odigralo se tako kako se odigralo pa život ide dalje.

#### **Kakva je suradnja s kolegama iz drugih društava HŽ Cargo i HŽ PP te s radnicima drugih operatera kojih je svakim danom sve više?**

Ja sa svima imam odličnu suradnju, i mogu reći da je nivo suradnje za svaku pohvalu. Nemamo nikakvih problema ni netrpeljivosti jer mi smo bili svi zajedno kolege dok nas preko noći nije razdvojilo po društвima. Ljudi jedno vrijeme uopće nisu bili svjesni podjele, posebno kriterija odnosno modela podjele jer su recimo manevristi u Ogulinu, Moravicama i Lokvama



BROJ 86 OŽUJAK 2019.



prebačeni u HŽ Infrastrukturu dok su u Škrljevu, Bakru i Rijeci ostali u HŽ Cargu, i neko vrijeme ljudi nisu bili svjesni da je došlo do stvarnog razdvajanja na zasebne firme odnosno željeznička društva jer su do jučer svi išli na zamjene i radili u svim kolodvorima.

#### **Kako na Vas djeluje stalni nedostatak izvršnih radnika?**

Vidim da svuda nedostaje izvršnih radnika i da se ne može koristiti planirani godišnji odmor a pored toga često se radi i pojačano pa sve to djeluje nepovoljno na privatni život kao i na zdravlje. Mislim da naši neposredni nadređeni tu nisu krivi jer oni moraju napraviti

raspored rada na način da su sva radna mjesta zaposljena ali oni sa više razine upravljanja morali bi se trgnuti i poduzeti nešto odnosno zaposliti nove radnike jer teško je očekivati da će radnici moći još dugo raditi ovim ritmom bez odmora posebno jer dosta radnika putuje s područja Ogulina odnosno s udaljenosti preko 100 km i kada ih se pozove u pojačanu smjenu onda je to problem jer se isti ne uspiju odmoriti od redovite smjene a kamoli još i iz pojačane jer kada isti dođe doma iz dnevne smjene u 23 sta i mora se dizati u 3 ili 4 sta pa ponovo ići u dnevnu smjenu to je neopisivo. Od 15. studenoga 2017. godine uvedena je privremena organizacija rada na bloku II kolodvora Rijeka

- privremeno nezaposjedanje jednog radnog mjesto skretničara, zbog smanjenog obima rada, te održavanja svakodnevnih zatvora pruge na dionici pruge Rijeka - Moravice - Ogulin i Rijeka - Šapjane i radi bolje mogućnosti korištenja godišnjih odmora. Sada, nakon godinu i pol dana iako nema više navedenih svakodnevnih zatvora pruge još uvijek traje privremena organizacija rada na bloku II kolodvora Rijeka, odnosno privremeno nezaposjedanje jednog radnog mjesto skretničara. Pored navedenog u međuvremenu je došlo do povećanja obima posla skretničara na području bloka II u kolodvoru Rijeka jer je od 6. kolovoza 2018. godine zbog radova na rekonstrukciji

BROJ 86 OŽUJAK 2019.

kolodvora Rijeka Brajdica zatvorena pruga Sušak Pećine - Rijeka Brajdica i vožnja svih vlakova iz i za Rijeka Brajdici odvija se kroz centar grada preko kolodvora Rijeka pri čemu je najveće opterećenje upravo na skretničkom području bloka II kolodvora Rijeka. Nakon uvođenja opisane mјere privremenog smanjenja radnika zbog korištenja godišnjeg odmora čini mi se da je stanje iskorишtenosti GO još i gore nego prije.

**Što mislite o važećem kolektivnom ugovoru i što vidite kao najveći problem kojeg bi trebalo riješiti kroz novi kolektivni ugovor?**

Volio bih da nam svima plaća malo poraste, ne samo meni na mome radnom mjestu nego svim kolegama na željeznicu i da svi budu zadovoljniji jer kada je okruženje zadovoljno i pozitivno onda je to jedna zdrava i pozitivna sredina za rad. Također bih volio da se malo više cijeni otežani rad noću, subotom, nedjeljom i blagdanom jer nije lako raditi noću niti vikendom kada većina ljudi odmara i na kraju dobijemo približno istu plaću. Rad u otežanim uvjetima jako utječe na naše zdravlje i potrebnu zdravstvenu sposobnost koju moramo imati tijekom cijelog radnog vijeka. Trebalo bi pokušat malo spustiti uvjete za potrebnu zdravstvenu sposobnost, jer mi radnici u nekakvim srednjim godinama normalno je da ne možemo imati zdravstvenu sposobnost kao onaj s dvadeset godina

života, jer nakon dvadeset godina noćnog rada normalno je da dolazi do problema sa zdravljem. Svjestan sam da su uvjeti potrebne zdravstvene sposobnosti propisani posebnim pravilnikom i da je u zadnje vrijeme došlo do promjene u smislu da je povećan period važenja ocjene zdravstvene sposobnosti ovisno o godinama života ali problem je biti prometnik vlakova ili manevrist sa 65 ili 67 godina života. Problem je što je ostalo jako malo alternativnih zanimanja ili radnih mjesta na koja bi se radnik mogao rasporediti u slučaju gubitka zdravstvene sposobnosti pa zbog toga prijeti opasnost da bude višak. U ovim uvjetima ubrzanog tempa života i svakodnevnog stresa nemoguća misija je očekivati da će radnik raditi do 67 godina života, i cijelo vrijeme održat potrebnu razinu zdravlja, pa zbog toga bi bilo potrebno na nekakav način posebno zaštiti izvršne radnike u slučaju gubitka potrebne zdravstvene sposobnosti kako ne bi završili kao višak.

**Kako putujete na posao i jeste li zadovoljni rješenjem i iznosom naknade za prijevoz?**

Nisam baš zadovoljan rješenjem naknade troškova prijevoza na posao jer od kuće do kolodvora Moravice imam oko tri kilometra i na toj relaciji putujem osobnim autom, a od Moravica do Rijeke putujem vlakom i koristim P-2d kartu. Ranije sam imao pravo na naknadu u iznosu 360 kn i P-2d



kartu za vlak do mјesta rada (Skrad, Fužine ili Rijeka). Sada sam ovim načinom kojim je regulirana naknada troškova prijevoza na posao ostao bez 360 kn mјesečno koje su mi pokrivale trošak prijevoza svojim autom do kolodvora a to je oko 7% moje mјesečne plaće. Smatram da bi korektno bilo da se radniku priznaju stvarni troškovi prijevoza na posao pa koliki god oni bili, smisao bi trebala biti da radnik nema dodatnih troškova kako bi došao na posao.

**Kako ste zadovoljni sa službenom obućom i odjećom?**

Za sada sam zadovoljan, ali su se u zadnje vrijeme pojavili problemi oko zaštitnih cipela. Ja još uvijek nosim stare zaštitne cipele, jer nove sam dobio prije nekoliko dana i desna cipela me je počela nabijati na prstima ispod zaštitne čelične kapice pa me žulja i neudobna mi je.

**Kako bi ste sadašnje radno mjesto skretničara u Rijeci učinili ugodnim za rad?**

Bilo bi dobro da se manevarske i prilazne staze pored kolosijeka malo bolje urede, zatim da se skretnički likovi osvježe novom bojom. Službene prostorije bi trebalo malo bolje urediti i dovesti na jedan malo veći nivo urednosti odnosno u prikladno stanje sukladno današnjim uvjetima života i rada jer godinama nije ništa rađeno na tome.

**Što mislite o budućnosti željeznice, a posebno Riječkog čvorista?**

Toga me je strah, jer naša je generacija što bi se reklo niti u prvoj niti u rikverc pa me malo strah za budućnost što će biti sa svima nama ako brzo dođe do najavljivane modernizacije, pa da ne bi opet ja i moje kolege bili višak kao što smo to jednom već prošli u Moravicama. Iako imam 24 godine radnog staža opet sam među mlađim kolegama jer je mlađih ili mlađih od mene jako malo. Mlađi radnici ne dolaze bez obzira na stvarnu potrebu izvršnih radnika.

**Gdje vidite sebe u narednih 20 godina, na željeznicu ili negdje drugdje?**

Volio bih da ostatak radnog vijeka provedem na željeznicu, ali ne znam što će vrijeme donijeti.

**Imate li hobi ili kako provodite slobodno vrijeme?**

U slobodno vrijeme zabavljam se oko voća i povrća, nekada se cijela obitelj malo više bavila poljoprivredom i voćarstvom a sada smo to sveli samo za osobne potrebe.

**Imate li kakvu poruku ostalim kolegama?**

Želio bih da zajedno uz što više sloge i jedinstva ustrajemo u nakani da nam svima bude bolje.



## PROBLEM SA ZAŠTITNOM CIPELOM

PJE: Ilija Grlić  
FOTO: Ilija Grlić

Dana 11. ožujka 2019. godine u školskoj prostoriji na Novoj postavnici Zagreb GK, a zatim u Osijeku dan kasnije 12. ožujka 2018. održan je sastanak na inicijativu SPVH vezano za problem zaštitne cipele koju su kao takvu dobili svi radnici HŽ Infrastrukture d.o.o. Sastanku su prisustvovali radnici iz svih službi koji duže navedene cipele, predstavnici ZNR-u, SPVH, SŽH i SIHŽ kao i predstavnici firme Honeywelli (stručnjak za zaštitne cipele). Obzirom da je nastao veliki problem s navedenom cipelom gdje je samo u Prometnom sektoru preko stotinu izjava o nezadovoljstvu radnika s

navedenom cipelom a da ne govorimo o ostalim radnicima iz kontaktne mreže, SS mehaničara, djelatnika ZOP-a, TT mehaničara, radnika iz građevine, ophodara pruge itd... Poslodavac je pozvao dobavljača navedenih cipela i njihovog stručnjaka za zaštitne cipele kako bi bili na raspolaganju za sva pitanja i primjedbe.

Naravno, ispred poslodavca se nitko nije pojавio... Sastanak je počeo od strane predstavnika firme Honeywelli gdje su pokušali prezentirati koliko je njihova cipela kvalitetna i koliko radnika nosi njihovu zaštitnu

cipelu. Naravno radnici to nisu mogli slušati te je počela rasprava... Ovdje je bitno napomenuti da je predstavnik proizvođača u jednom trenutku rekao da su radnici trebali naručiti obuću jedan broj veću nego što inače nose (!!!), jer je to praksa sa zaštitnom cipelom (radnici to nisu znali). Naravno to nije točno, jer su neki radnici međusobno mijenjali brojeve i nisu došli do rješenja. Problem je u tome što je cipela uska tamo gdje je stopalo najšire, ima plastičnu kapicu koja je uska te radi pritisak na prednji dio stopala, žuljeve i ozljede što je jedan radnik dokazao medicinskom

dokumentacijom. Da rasprava ne ode u krivom smjeru koordinator povjerenika ZNR-u ispred sindikata SPVH je pokušao objasniti dobavljaču problematičnih cipela kao i radnicima gdje je nastao problem te je rekao: Odabir radne odjeće i obuće radi se na način da u istom postupku ne sudjeluju predstavnici radnika a niti sami radnici, što je u suprotnosti sa zakonskim aktima (Pravilnik o radnoj odjeći, obući i osobnim zaštitnim sredstvima za radnike HŽ Infrastrukture d.o.o.--Pravilnik HŽI-654-i Pravilnikom o uporabi osobnih zaštitnih sredstava (Narodne novine br: 59/96, 94/96, 114/03 i 100/04)

Ministarstva gospodarstva, rada i poduzetništva. Upravo neuključivanje predstavnika radnika u izradu propisnika za zaštitne cipele i neuključivanje samih radnika u odabir adekvatne zaštitne cipele uzrokovalo je čitav niz daljnjih problema. Veliki dio radnika odbija koristiti spomenute zaštitne cipele upravo zbog njihovih karakteristika, te koriste stare zaštitne cipele (tko ih još ima u „neraspadnutom“ stanju) ili koriste cipele koje sami kupuju na tržištu. Sve navedeno reflektira se kroz povećan broj dana bolovanja u izvršnoj službi čemu svakodnevno svjedočimo.

Nakraju sastanka predstavnici

firme Honeywelli koji su isporučili cipele su rekli da je to veliki problem i da ne žele da njihove cipele rade ozlijede radnicima, te da stoje na raspolaganju. Isto tako su rekli da u svojoj ponudi imaju preko tristo modela cipela i da ne bi ulazili u probleme i akte naše firme (cipela nije bila na probi) jer su se oni samo javili na natječaj i prošli na istom. Na kraju smo se razišli u nadi da će se naći rješenje za navedeni problem sa zaštitnom cipelom.





# PUNO LIJEPIH USPOMENA

RAZGOVARAO: Ilija Arambašić  
FOTO: Ilija Arambašić

Pripremajući se za ovaj prilog u našem serijalu „BILI JEDNOM NA ŽELJEZNICI“, u kojem pišemo o nekim našim starijim kolegama, sada već dugogodišnjim umirovljenicima najlakše mi je bilo odabratи sugovornika. Možda će mi netko spočitati da sam subjektivan, ali moj odabir je bez imalo razmišljanja pao na našeg bivšeg kolegu i člana gospodina Miru Čuljka. Jedan od razloga je i taj, što sam imao čast da mi gospodin Čuljak bude i mentor kada sa ja započinjao svoj put na željeznici. Nazvao sam kolegu Čuljka i zamolio sam ga za intervju, na koji se on vrlo rado odazvao. Razgovor i fotografiranje smo obavili na njemu omiljenom mjestu, kolodvoru Sibinj.

**Prije svega Miro, hvala Vam što ste se odazvali našem pozivu na ovaj razgovor i pristali da sa nama i našim čitateljima podijelite neka svoja radna i životna iskustva. Evo nakon ovog mog uvoda u razgovor, molim Vas da se predstavite našim čitateljima.**

Hvala vama na pozivu, dragi mi je što me niste zaboravili bez obzira što sam već nekoliko godina u mirovini i da ste mi dali priliku da kažem nešto o sebi i svom radu na željeznici. Rođen sam u Starom Slatiniku, mjestu dvadesetak kilometara od Slavonskog Broda, 20. 8. 1951. godine. Tu sam i odrastao, te završio osnovnu i srednju školu. Nakon

završenog tečaja u Željezničkoj tehničkoj školi u Zagrebu, na željeznici sam počeo raditi 1977. godine. Moje prvo mjesto rada je prometnik vlakova u kolodvoru Staro Petrovo Selo. Nakon toga u proljeće 1983. godine dolazim u kolodvor Sibinj gdje ostajem sve do odlaska u mirovinu 1. 11. 2012. godine.

**Cijeli radni vijek jeiza Vas, kako je biti u mirovini? Kako je izgledao Vaš život u prvim umirovljeničkim danima?**

Nakon 43. godine i nešto sitno radnog staža i šezdeset i jednom godinom na leđima dođe vrijeme da se kaže zbogom, sve teže su mi „padale“ noćne smjene, puno promjena se događalo u to vrijeme i kada sam ispunio uvjete otišao sam u mirovinu. Nije mi bilo teško naviknuti se na umirovljenički život. Više nije bilo onoga, ja „moram“ u noćnu, moram se „zamijeniti“ smjenu, moram u školu itd... A i puno posla i obaveza kod kuće pomoglo je da prilagodba brzo prođe.

**Kad pogledate unatrag, mladost, dolazak na željeznicu. Što je ono čega se sjećate, što ste zapamtili, dobro ili loše. Malo o dojmovima iz tih vremena?**

Najljepše mi je sjetiti se vremena dok sam bio mlad i svega onoga što mi je donosio posao prometnika vlakova. Prije svega to je bilo neko poštovanje oko-

line koju je tada sa sobom nosio posao željezničara. Volio sa taj posao i volio sam ljudi koji su me okruživali, odnosno kolege s kojima sam radio. Lijepo je kad se čovjek u ovim godinama ima čega sjećati, a ja imam stvarno puno lijepih uspomena.

**Kako je bilo raditi u kolodvoru Sibinj, ipak ste tu proveli skoro trideset godina svoga života?**

To je bilo najljepše doba moga života, došao sam kao relativno mlad u kolodvor Sibinj. Kolektiv koji je u to vrijeme imao pet zaposlenih u jednoj dnevnoj smjeni i čini mi se sveukupno trinaest zaposlenih, tu su bili šef kolodvora, prometnik vlakova, skretničar, blagajnik i čistačica. Kad dođete u dnevnu smjenu kolodvor je bio pun, dok bi u noćnoj smjeni dežurao samo prometnik vlakova i skretničar. Blagajnik je imao osmosatno radno vrijeme, kad on nije radio prometnik vlakova je prodavao karte. Kad se samo sjetim koliko je u ono vrijeme bilo putnika, koliko se ljudi vozilo željeznicom u odnosu na današnje vrijeme. A tek koliko je vlakova vozilo u to vrijeme, u jednoj smjeni koliko se sjećam znalo je proći otprilike od 110 do 120 vlakova. Puno vlakova je znalo biti raspušteno u kolodvoru Sibinj zbog nemogućnosti da ih primi kolodvor Slavonski Brod, pa tu je bilo izmjena lokomotiva kod tzv. „dobjiskog“ bruta. Stalno je bio pun kolodvor, jedino su glavni prolaz-

ni kolosijeci bili slobodni. Znalo se dnevno utovariti 10 do 15 vagona drveta iz obližnje šumarije, kad je bila kampanja šećerne repe svakodnevno su otpremani brojni vagoni. Kad se samo sjedim onih vlakova s E-vagonima koji su imali klizne ležajeve pa se često događalo „zapaljenje“ tih ležaja, pa izbacivanje tih vagona iz kompozicija, uglavnom posla je bilo jako puno. Mnogo puta se znalo dogoditi da kući vratim cijeli gablec koji sam ponio za taj dan. Puno se radilo, puno je bilo i prekovremenog rada, ali je sav taj rad bio jako dobro plaćen u ono vrijeme.

**Možete li malo povući crt u između tog vremena i vremena kad ste otišli u mirovinu?**

Naravno, ono vrijeme i vrijeme

kada sam otišao u mirovinu ne mogu se uopće usporediti, niti po količini prometa, niti po broju putnika, niti prema kvaliteti usluge, brzini vlakova i puno toga. A što je po meni najvažnije, prije je prometnik vlakova znao svoje obaveze kao i svoja prava, pravilnici i upute su bili jasni, nije bilo „sivih“ zona sve se jako dobro znalo. Nije bilo moguće da se otkazuju putnički vlakovi kao danas kad se tko sjeti. Vozni redovi su bili prilagođeni putnicima i njihovim potrebama. Šefovi kolodvora su imali ovlasti puno veće nego sada, mogli su samostalno odlučivati puno toga, koliko smo samo radili na uređenjima samog kolodvora i njegovog okoliša tada. Dovoljno je bilo samo da su ljudi htjeli nešto uraditi i odmah bi se našla sredstva i materijal. A sad kad

pogledam sve je zapušteno, devastirano, zaraslo u korov. A kad bi netko i htio nešto učiniti na poboljšanje, zapne odmah na prvoj stepenici. Odgovor je uvijek isti, nema se sredstava.

**Odnos sa pretpostavljenima i radnim kolegama?**

Kroz radni vijek sam imao puno pretpostavljenih šefova kolodvora i s njima nije bilo problema nikada, to je više bio prijateljski odnos, tu su bili redom moj prvi šef Dragutin Lalić-Lala, Miroslav Dudrak, Zdravko Alilović i na kraju Stjepan Vidaković. A radnih kolega ne znam više ni sam koliko sam imao, sa mnogima se i dan danas družim i privatno. Uglavnom su to krasna vremena bila.

**Recite nam koju riječ o vašoj obitelji?**



Oženjen sam, supruga Vera također je u mirovini. Imam četvero djece, tri kćeri i sina. Svi oni imaju svoje obitelji, a ja sam sretni djed jedanaestero unučadi.

**Kako provodite slobodno vrijeme, kojeg sad pretpostavljajte imate u izobilju, malo o hobijima?**

Još dok sam bio u radnom odnosu bavio sam se pčelarstvom, počelo je kao hobi a sad je to postalo i ozbiljnije. Imam OPG baziran na pčelarstvo, trenutno imam oko osamdeset društava, imao sam nekada i 140 društava ali je prošla godina bila loša, bilo je puno bolesti pa sam izgubio puno košnica. Bavljenje tim mi oduzima puno vremena, puno je tu posla pogotovo kad je sezona u proljeće i ljeto. Imam veliki

pjesmu ču vam i ostaviti pa ako želite možete je i objaviti. I što je sada popularno volim otici i na Internet, društvene mreže, kontaktirati s prijateljima i pozanicima, svega po malo.

**I za kraj ovoga razgovora, želite li poručiti nešto našim čitateljima?**

Pozdravljam sve bivše kolege i kolege a najviše one s kojima sam proveo radni vijek. Pozdravljam i sve one kolege i kolege koji uživaju u zasluženoj mirovini kao i ja. Pozdrav svim željezničarima, svim članovima SPVH. Živi, zdravi i veseli bili a valjda će doći vrijeme kada će željeznička doći na mjesto koje zaslužuje.



**EDI RUPČIĆ**

prometnik vlakova u kolodvoru Hrvatski Leskovac

## NAJLJEPŠA STRANICA U ŽIVOTU

PIŠE: Branimir Butković  
FOTO: Branimir Butković

Na našim se prugama posljednjih godina sreću mlađa lica zbog toga me susret s prometnikom Edijem Rupčićem obradovao. Sa svega dvadeset tri godine ima pet godina radnog staža. Doduše iz njegove generacije od tridesetak učenika svega je njih nekoliko dobilo posao na željeznicu.

Kada sam dogovarao razgovor s prometnikom Edijem Rupčićem dobio sam kratku obavijest da radi u Hrvatskom Leskovcu i živi u Svetom Roku. I prvo što sam pomislio, pa jel' još ima toga da se prevaljuju toliki kilometri do radnog mjesta. Srećom, radilo se o nesporazumu. Naime Edi Rupčić živi u Ogulinu, nedaleko od željezničke stanice, a ulica se zove Svetog Roka.

I tako smo razgovor započeli s putovanjem. Istina je da naš sugovornik putuje, ali ipak samo iz devedeset kilometara udaljenog Ogulina. Edi Rupčić ima svega 23 godine i već ima pet godina radnog staža:

- „Završio sam u Ogulinu školu za prometnog tehničara i brzo sam dobio staziranje u kolodvoru Jaska, a kasnije sam radio u Zdenčini, Draganiću, Jaski i šest mjeseci u Buzetu. Na kraju sam završio u Hrvatskom Leskovcu. Veze su dobre i za sat i pol vremena stižem na posao. Da je bliže doma bilo bi bolje, ali ne žalim se... Lijepo mi je ovdje.“

Zanimljivo je kako se u generaciji s Edijem Rupčićem za prometnika školovalo još

tridesetak učenika, a posao na željeznički dobilo je njih dvoje, troje. Interes učenika sljedećih godina bio je sve manji i manji i u konačnici se skupilo svega par učenika. Stoga je logična posljedica zatvaranje odjela.

Poznato je da Ogulinci u velikoj mjeri „drže“ riječku prugu u oba smjera. Tako da na putovanjima prema Hrvatskom Leskovcu, Edi Rupčić uglavnom nije sam:

- „Zna nas se nekada skupiti za dva kupea napuniti. Ima dana kada sam putujem. No, uglavnom svi se znamo.“

U Hrvatskom Leskovcu za prometnike ima dosta posla. Ovuda prolaze putnički i prigradski vlakovi, a ima dosta i teretnog prometa. Radi se i manevra za terete koji se uglavnom o t p r e m a j u prema Botovu:

- „Dosta se toga vrti. U turnusu obično imamo o s a m d e s e t vlakova. Nekad malo više, nekad manje, ali otprilike je tako. Otkako su česti zatvori pruge prema Rijeci nešto je i manje vlakova. U svakom slučaju nema vremena za odmor. Da je

plaća bolja bilo bi pošteno, no što ćeš.“

U Ogulinu se naš sugovornik, zajedno s budućom suprugom Petrom smjestio „preko puta“ željezničke stanice. No dosta vremena provodi, na Sabljacima u djedovoj kući. - „Ribolov mi je hobi. Lovim amure, šarane... Lijep je na jezeru.“

Život našeg sugovornika uvelike je isplaniran, a sljedeći veliki događaj za kojeg je sve pripremljeno je svadba u kolovozu.





## OTOK NA SUHOM

PIŠE: Branko Pejanović  
FOTO: Branko Pejanović

Svugdje na Svijetu riječ otok asocira na kopno okruženo morskim bespućima ili barem vodama velikih rijeka, no ovaj moj Otok to nije. Od mora je stotinama kilometara daleko a velike rijeke ga ne zapljuškuju. Zaobilaze ga u širokom luku. Na žalost, nije to sve ono dobro što ga zaobilazi, ima toga...

Ipak da ne bude sve crno, moj Otok ima jednu posebnost. Već oko 130 godina, za razliku od gotovo svih otoka na Svijetu, mojim Otokom pruža se željeznička pruga i to međunarodnog ranga. Vijuga ona tako sve te godine i povezuje nekad moćno europsko željezničko čvoriste Vinkovci i cijelu hrvatsku sa susjednom Bosnom i njenim

gradovima Brčko, Tuzla, pa preko Tuzle s Dobojem, zeničkom željezarom i gradom Zenica te glavnim gradom BH Sarajevom pa sve do Ploča, a nekad bogme i s Metkovićem i Dubrovnikom.

Da neki neupućeni čitatelj ne bi pomislio kako je ovom mjestu usred ravne Slavonije posprdo dao ime koje nosi, reći ću da povijest i nastanak mjesta datira iz doba Starih Rimljana i prema legendi, Panonskog Mora. Prema tim pisanim jedino je ovo mjesto u široj okolini ostalo iznad površine tog mora, te su ga Rimljani nazvali ATHACK - OTOK, (VALJDA SAM NAVEO TOČAN IZVORNI NAZIV). To je razlog da se tu nastanilo prvo i najbrojnije stanovništvo,

te se mjesto razvilo u najveće na području Vinkovačkog Kotara i imalo status Sreza - upravnog središta.

Bilo je tu stanovništva i industrije, pa je tako po popisu iz 1981. Otok brojao preko 7000 stanovnika, no odbijen nam je tadašnji zahtjev za status grada. Šezdesetih godina prošlog stoljeća radila je tu kudeljara i velika ciglana, te izuzetno jaki PIK i Šumarija. Uz sedam znamenitih Suvara i mlinova, sedamsetih godina otvara se pogon za proizvodnju obuće Vinkovačke tvornice Kvalitet. E tu je povučena kočnica. Ne jedna, ne ručna, nego sve raspoložive. Nikada nisu realizirani obećani i pripremljeni projekti Đure

Đakovića iz Slavonskog Broda, TANG-a Nove Gradiške, Kninskog TVIK-a i još neki, pa je najveći dio stanovništva posao morao potražiti u obližnjim Vinkovcima i dalje, sve do Zagreba, Pule, Slovenije i diljem Evrope, a učenici i danas gledaju samo zakorvljenu livadu, na kojoj je još prije 40 godina trebala niknuti obećana srednja strukovna škola. Ne da nije nikad započeta, nego je i tadašnja Večernja škola u međuvremenu ukinuta. Sve ovo što pišem o mjestu identična je sudbina i željezničkog kolodvora, jer se tako malo po malo naš velebni i perspektivni Otok počeo pretvarati u

PUSTI OTOK, a kolodvor nekad krcat putnicima i vagonima u NAPUŠTENI KOLODVR koji sve više podsjeća na one postaje za kočije na Divljem zapadu, koje su Indijanci opustošili. Koji li INDIJANCI to ovdje učiniše, Bože moj?! (Ne spominjem Njegovo ime uzalud.)

Od prijeratnih skoro 500 učenika s mjesечnim kartama, uspjeli smo sačuvati JEDNOG (valjda neće zvučati neukusno ili ne znam kako, ako kažem da je taj jedan putnik - učenik sin željezničara, moj sin). Subvencije su učinile svoje, jer država ima silnu ekonomsku snagu, te subvencira i prijevoz autobusa, koji je tri puta skuplji, pa vlakovi voze prazni, a njih država prazne subvencira. Ima se - može se.

Od prijeratnih preko 380 radnika, spali smo također na jednog i jednog povremenog, uz tendenciju rasta za još jednog, jer im je, kažu tako, plaća premala da bi si priuštili luksuz bacanja para na autobuse i radije čekaju ove naše rijetke i loše rasporedene vlakove.

Putnici namjernici ovakvo stanje iščitavaju u nesposobnosti rukovodećih struktura, kako na HŽ-u, tako i na državnoj razini, a neki smjeliji govore o namjernom sluganskom djelovanju i u maniri

nekadašnjih „drugova“ čak o sabotažama na najvišem nivou. Tada se radije s perona povučemo u slabo osvijetljeni prometni ured. Ponekad nas vožnjom vlakom posjete nekadašnji stanovnici Otoka, pa čak i bivši djelatnici ovog njima neprepoznatljivog kolodvora, te sjetno i zgražajući se nad viđenim pričaju kako je to nekad lijepo bilo kad je umjesto sadašnjeg jednog šinobusa (tako oni nazivaju „ŠVEDA“) vozilo 6 do 8 šinobusa ili kaubojacu (Bat op. a.) krcatih putnicima. Kako se trčalo i guralo da bi se ugrabilo mjesto za sjedenje, uglavnom bezuspješno. Kako su nekad imali direktnе vlakove Tuzla - Vinkovci i Tuzla - Osijek. Gle čuda! Stojiš u gužvi i ne daj Bože nesvjestice nemaš gdje pasti - još ti bilo lijepo.

Pričaju kako je sve do rata kroz Otok prolazilo više vlakova dnevno nego li sad tjedno, kako se svakodnevno tovarilo 20 do 30 vagona repe, kako se za Dalmaciju vagonima slao kukuruz a oni nama cement, kako se čak slama tovarila u vagone. Ne znaju za kud ali se vozila (za Kočane u Srbiji i Kičevo u Makedoniji op.a.). Pričaju još puno toga. Pričaju, a ne znaju da sam ja odrastao tutik uz šine i sve to gledao svojim očima i brojao vagone i kao dijete proveo mnoge neprospavane noći zbog lupe tih vagona i zvižduka pri manevriranju, pokušavajući odgonetnuti šta je tim ljudima pa mašu svjetilkama (tada uljanim), pitajući se ne bi li bolje vidjeli hodati da ih drže mirno.

Ne znaju ti moji priopovjedači da sam iz tih vagona istovaraao cement, kreč i gnojivo, pa onda valjda ponukan svim tim poslije gimnazije otišao u školu da bih postao „onaj s crvenom kapom“ i da sam te nebrojene vagone i ja otpremao i s kolegama tumbao po kolosijecima. Sve do rata.

Na žalost moja sjećanja na posljednji tovareni vagon iz Otoka davno su izblijedjela, pa mi njihovo prisjećanje tjeru suzu

na oko. Kolosijeci su pretvoreni u zapuštene zelene površine, gotovo pašnjake, koji se umjesto špricanja korova kose pa se uredno u tucaniku taloži humus i uništava nekad kvalitetan pružni zastor i pragovi nesmetano trunu a rezultat je brzina niža nego prije 50 godina. Kolodvorska zgrada je od svog građenja doživjela jednu obnovu prije 30-ak godina i to takvu da je za nekoliko godina bilo upitno da li je obnavljana ili devastirana. Slike...

Da ne bude baš sve katastrofično, svjedočimo jednoj temeljitoj obnovi kolodvora. Sigurno neće bit obuhvaćeno baš sve potrebno, ali bi moralno biti daleko od ovog što sad imamo kao iz filmova apokalipse, gore čak i od Dinamovog stadiona, kojeg isto desetljećima obnavljaju. Obećani su i peroni te rasvjeta na istima. Još kad bi ova obnova bila prvi vjesnik proljeća za cijelu prugu, cijelu željeznicu, cijeli narod, da se vrate putnici i teret. Da ne bude fatamorgana i da se ne obistine crne slutnje mojih kolega izrečene sviti stručnjaka (njih sedam raznoraznih struka koji su ustanovljivali projekt obnove, svi pri HŽ-u), da strahujemo da ne bude prema već viđenom - što se obnovi, to se zatvori (valjda da se ne troši), kao npr. Gunja poslije poplava, Vrbanja napravljeni peroni, Privlaka... i sve je nezaposjednuto osobljem.

Da ne bude po onoj narodnoj poslovici „DAO BOG KĆERI DA TE BEG UZME, ALI CIGANI OKO KUĆE OBLJEĆU“.

Pričali bi moji gosti još crnila i tuge, ali mi je zvonio telefon, zove kolega radi dopuštenja za jedan od rjetkih „ŠINOBUSA“.



## VELIKI MALI ŽELJEZNIČAR

PISÉ: Dražen Drčić  
FOTO: Antonio Mažar

**Što Vas je dovelo na željeznicu? Tradicija, osobna želja, splet okolnosti...?**

Pa željezničar je dio mene. Moj otac je bio prometnik vlakova i odrastao sam pokraj kolosijeka tako da mi je omiljena igračka bila četka express i vlakić na baterije koji sam jednom prilikom dobio za poklon od djeda mraza koji je radio za željeznicu u ono doba kad su paketi bili da ih dijete nije moglo samo nositi. Kad odrasteš uz zvuk vlakova koji prolaze ili zvuk dizela koji kreće s radnim vlakom onda mislim da ti je sudbina određena. Još se sjećam ad mi je otac dozvolio da postavim prvi prolaz na uređaju. Taman su mi prstići bili dovoljno veliki da stisnu dvije tipke dok sam stajao na stolici ispred pulta. Doduše, želja mi je bila da vozim vlakiće jer je to ipak sila, veliko, putuješ, vidiš sve ljepote, ali jednom sam se vozio u upravljačnici, sa svojih 6 ili 7 godina, a vani je bila gusta magla, brzina 120 km/h. Kako voziti vlak a ne vidiš ništa? Tada je pala odluka da je ljepše gledati vlak kao crvenu kockicu na uređaju nego ga voziti kad je magla. Završio sam srednju željezničku školu za prometno-transportnog tehničara u Zagrebu 1993. godine i odmah počeo stažirati u kolodvoru Velika Gorica, gdje sam i položio stručni ispit prvi put (kasnije će objasniti zašto) i počeo samostalno raditi. Kasnije sam radio u Zagreb Klari, Zagreb R.K. onda sam prešao 1997. godine u nerazvijene željezničke krajeve lijepe naše pa sam radio u kolodvorima Volinja, Majur, Hrvatska Dubica i na kraju Sunja.

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

Recimo da službenog iskustva nisam imao jer sam se školovao za ono što sam želio i to sam počeo raditi, ali pošto je moj otac imao raznih hobija

tako sam uz njega sticao razna radna iskustva koja mi i danas dobro dodu u životu. Imao sam i drugih želja i prilika za zaposlenje ali željezničar je ipak bila ono što je u srcu i što me privuklo od najmanjih dana.

**Što najviše pamtite iz te početne faze Vašeg rada na željezničari?**

Prva i osnovna stvar koju svaki pripravnik za prometnika vlakova čuje od svog mentora je „pripremi se kad budeš radio svoju prvu samostalnu smjenu uvijek se dogodi nekakva pizd...ja i onda će se vidjeti kakav si prometnik“. Toga sam se najviše bojao. Kad je i došao taj dan i moja prva samostalna noćna smjena prošla je bez ikakvih problema sa 6 vlakova u smjeni tih ratnih godina za Sisak je prometovalo nekoliko putničkih vlakova i u tri dana jedan teretni za Sisak Caprag). Nitko sretniji od mene. Srušio sam kletvu mlađih prometnika vlakova! Ali...(uvijek nažalost postoji taj željeznički ali) u dnevnoj smjeni je sve „riknulo“ pola blok uređaja u mraku, putnički vlak u kvaru, zvone svi mogući telefoni a ja ne znam na koju stranu da krenem. Srećom, radni kolega se pojavio sasvim slučajno i video mladog prometnika u panici i pomogao mi. Kasnije je sve to išlo nekako i događaja ima jako puno, smiješnih i tužnih ali svima nam je tako koji radimo.

**Kako biste usporedili taj period s početka vašeg radnog staža na željezničari s ovim sadašnjim stanjem? Koje su razlike?**

Iskreno govoreći kod mene je željezničar u ovih moji 25 godina staža otišla bar jedno 30 godina unazad. Kad sam počeo raditi u Veliku Gorici imao sam APB i stiskao gumbiče da se pale signali u raznim kombinacijama crvene, žute i zelene boje a sad imam skretničara koji maše

okolo sa zastavicom i čeka naredbu prometnika da maše u određenom smjeru. Uređaji se više kvare jer imaju viši stupanj sigurnosti i s tim više elektronike koja je osjetljiva na sve što se događa oko nje. Svi pričaju da je prije rata bilo masu vlakova pa tako i ja sad imam više vlakova u smjeni nego tih godina mog rada i Velikoj Gorici.

**Kako se informirate o stanju u HŽ Infri?**

Informiranje u HŽI je po mom mišljenju katastrofalno! Skoro da nemam saznanja tko mi je direktor. Puno grana infrastrukture i puno direktora, šefova, voditelja a nitko nam nikada nije dao nekakvu shemu tko je tko. Nemamo nikakve informacije o nekim planovima vezanih za nas radnike osim prijetnji da smo višak radne snage. Nemamo informacija o planiranim radovima dok se ne počne raditi. Srećom mi željezničari smo fleksibilan narod pa se uvijek dočekamo na noge i sve rješimo kvalitetno i na obostrano zadovoljstvo.

**Čini li Vas sadašnji posao sretnim?**

Naravno! Kada čovjek radi ono što voli onda je i sretan. Sve ove poteškoće i nepravilnosti padaju u vodu kad radiš svoj posao sa srcem. „oni“ su tu da nam komplikiraju posao a mi smo ti koji to raspetljamo i odradimo i idemo dalje!

**Jeste li tijekom rada u HŽ Infri bili u prilici pomoći kolegi na poslu, a da niste imali izravnu korist od toga?**

Naravno da jesam. U svojih 25 godina staža sam imao više prilika pomoći kolegi u „nevolji“ na poslu. Bilo je i ozlijedenih i „veselih“ i ljubavnika i svega ali sve se pokrije i svi sretni i zadovoljni, a što je meni uvijek bilo najbitnije posao ne trpi i sve ide kao podmazano. Ako bi čovjek

gledao na vlastitu korist sigurno ne bi puno postigao. U našem poslu je najbolje biti sa svima dobar a opet treba zadržati autoritet jer je nažalost problem autoriteta jako pao u zadnjih 15 godina. Mene su učili da je prometnik „Bog i batina“ u kolodvoru, a sad je sve više i više jedna od rupa na svirali koja je svima potrebna ali se ne cjeni koliko vrijedi. Dakle uvijek sam tu da pomognem i da se riješe svi problemi najkraćim putem.

#### **Da možete promijeniti neku stvar na poslu što biste prvo promijenili?**

Puno se stvari može promijeniti da nam svima bude bolje, ali... (opet ovaj željezničarski ali) jednostavno predstavnici poslodavca nemaju hrabrosti na svoju ruku riješiti tekuće probleme nego očekuju blagoslov odozgo ili se ne usude ni predložiti neke promjene jer bi se trebalo mijenjati puno pravila. Mislim da ovaj tekst nije ni mjesto ni vrijeme za takve rasprave jer svi jako dobro znamo u kakvima uvjetima radimo i na koji način se borimo s poslom i pravilima.

#### **Ima li čestih smetnji na SS uređaju kojim rukujete i kakvo je održavanje tih uređaja?**

U mom malom kolodvoru od SS uređaja imamo jedan ŽCP sa polukontrolom koji mi spuštamo za izlazak iz kolodvora a za ulaz se spušta automatski i imamo drugi ŽCP koji imamo samo kontrolu ispravnosti, 22 skretničke robe brave i jednu iskliznicu. E sad ako se to može nazvati masa SS uređaja onda imamo brdo posla. Uređaji su svi odlični ako nemaju elektroniku i zbog toga skretnice uvijek imaju kontrolu, jer brave i kad smrznu moj okolokolodvorski radnik brzom intervencijom privatnog brenera riješi stvar, a što se ostale elektronike ŽCP-a tu se stvari mijenjaju u osnovi. Smetnje su česta pojava i to one koje se same od sebe razriješe. Od kvarova najčešće je pogrešno brojanje osovina( naravno pa mene su 12 godina učili brojati da bi mogao biti

prometnik) pa ŽCP pokaže kvar. Onda brdo pisanja, poziva, i onda tamo neki majstor u dva u noći sjedne u službeni kombi i pređe tridesetak kilometara da stisne dugme i razriješi kvar. Tu je opet priča o tromosti pravila i načina otklanjanja kvarova. Zar to dugme nije moglo biti pod kontrolom prometnika vlakova, pa da on razriješi takav prolazni kvar a ako je veći kvar da onda dežurni striček potroši 5 litara nafte i dođe riješiti problem??? Što se održavanja tiče tu je ona priča „koliko para toliko muzike“, kad dečki imaju s čim da održavaju onda rade a kad nemaju onda improviziraju, snalaze se ljudi nema što.

#### **Koristite li u svakodnevnom radu informatičku opremu? Koliko ste zadovoljni tim područjem (opremom, programima, brzinom rada...)**

Informatička oprema je podijeljena u dvije skupine, HŽI i HŽPP. Naravno svaka firma ima svog Internet operatera i svoju službu održavanja pa moramo dobro paziti koja je žica u prekidu jer crvene su od infre a plave od PP. Naravno šalim sealit tako nekako u grubo i je. Oprema je zastarila ali još uvijek služi i radi. Naravno ako i zapne naš kolega prometnik svojim znanjem većinu problema riješi ali nekada moramo po nekoliko dana raditi bez informatičke podrške jer naravno serviseri su u Zagrebu i nije im jednostavno samo tako doći ovdje na kraj svijeta. Recimo kolegica ima problema s pojedinim programima u računalu što i nije čudo jer nismo prošli edukaciju za rad na nekim programima a u vrijeme našeg redovnog školovanja kompjuteri su imali „kurblu“.

#### **Kakva je suradnja s kolegama iz drugih željezničkih poduzeća?**

Evo koliko je godina prošlo od odvajanja društava i dolaska novih operatora još nije bilo problema. Sve dok ljudi znaju da su došli odraditi svoj posao neće biti problema. Oni odrade svoje, ja odradim svoje i vlak ode. Svi sretni i zadovoljni. Čini

mi se čak da su se ljudi uozbiljili od kad se radi s drugim željezničkim poduzećima. Nema više rasprava tko što treba raditi i kako.

#### **Kako na zdravlje i privatni život utječe Vaš smjenski rad?**

Utječe i to jako. S godinama se sve teže odradjuju noćne smjene, utjecaj rasvjete se osjeti na očima tako da se sad već u ranim četrdesetim godinama moraju koristiti okopomagači ili naočale, naravno financirane vlastitim sredstvima kao da mi je vid oslabio od tulumarenja po zabavama a ne od noćnih smjena. Srećom sad više nisam mlad i lud sad sam ozbiljan i snalažljiv pa se taj utjecaj službenog na privatno vješto uklapa jedno u drugo. Najveći stres sam doživio kad su mi nakon 22 godine staža rekli da nisam položio stručni ispit. Ipak su se samo izgubili papiri ali sam svejedno polagao stručni ispit ponovo nakon 22 godine rada. Mogu Vam reći da je bilo puno lakše nego prvi put.

#### **Kako ste zadovoljni sadašnjim radnim uvjetima?**

Tu se moram pohvaliti da nakon što smo uselili privremeno u novu kolodvorskiju zgradu imamo lijep i prostran prometni ured odlično organiziran od strane naše kolegice i ostalih kolega. Naravno, pošto smo uselili samo privremeno dok se ne dobije uporabna dozvola ne smijemo prigovarati na neke nedostatke jer će to sve biti riješeno u nekom normalnom roku. Evo u ovih 6 godina privremenog smještaja mnogo toga se uredilo samo još malo instalacije struje i vode, poneka vrata, malo da se parket uredi, ma sve u svemu odlično nam je. Skretničari na blokovima imaju prekrasne plave ili zelene kućice za obavljanje raznih nuždi, imaju čak i aparat za vodu da mogu nakon nužde oprati ruke a prije 30 godina ista ta mjesta su imala wc i gradski vodovod. Vjećito pitanje manevarskih staza u kolodvoru i prilaznih putova do ulaznih signala, pardon do zaustavnih koturova na mjestu gdje su nekad bili ulazni signali, još nije riješeno tako da i

dalje okolokolodvorski radnici i dalje hodaju kolosijekom kad idu pokazati vlaku koji dolazi kako lijepu zastavicu ili svjetlo na lampi imaju. Uh tu bi se dalo pisati jako puno, ali vraćam se na početak ove priče, kad nešto voliš onda to radiš sa srcem i ništa nije teško, samo želim kolegama da im se ništa ne dogodi dok je stanje ovakvo kakvo je.

#### **Dobivate li redovito i na vrijeme službenu odjeću i obuću?**

O rokovima dostave robe također nemamo više uvida jer ne dobivamo liste zaduženja, tako da svaki radnik mora voditi računa o svojoj odjeći i obući iako nikakve koristi nema ako i zna da mu je rok istekao jer nove robe nema dok ne dođe. Princip je jednostavan: ako imаш u čemu raditi ako nemaš onda se daj kolodvorskom predstavniku poslodavca na raspolaganje a on će te dati poslodavcu na raspolaganje i eto te sutra kao portir na nekoj porti dok se ne nabavi službena ili zaštitna obuća ili odjeća. I gle čuda svi se nekako snađu i pokrpaju rupe na košuljama

i cipelama i rade iako im je rok prošao prošle godine u devetom mjesecu. Ja osobno sam odavno odustao od provjere termina zaduženja i nosim šta imam i koliko imam.

#### **Kod Vas u kolodvoru prodajte prijevozne karte. Imate li negativnih iskustava s putnicima?**

Svi koji su bar neko vrijeme radili na putničkoj blagajni znaju da je to vrlo neugodan i stresan posao koji naravno nije adekvatno nagraden od strane poslodavca. Za one koji nisu radili taj posao vrijedi ona stara narodna izreka da je s ljudima najgore raditi. Doduše ima tu i lijepih i zanimljivih trenutaka, ali...(ponovo željezničarski ali) zna biti velikih neugodnosti za koje je najmanje kriv prometnik ali je on taj koji je prvi na udaru. Nekada se i najobičnija šala pogrešno protumači i dođe do sukoba. Najveći problem je kod presjedanja putnika koji su kupili direktnu kartu a nitko im nije rekao da taj vlak vikendom ne vozi i da imaju slijedeći vlak za 6 sati ili sutra ujutro. Tada je najbolje što prije i brže

pobjeći ako se ikako može. Srećom u zadnje vrijeme uspješno pronalazimo izgubljene stvari tako da se desi i neka zahvala i pohvala pa čak i kava u kolodvorskem kafiću.

#### **Prigovaraju li putnici voznom redu vlakova? Je li isti usklađen s potrebama učenika i studenata?**

Iskreno mislim da svakih 30 minuta ide vlak našao bi se netko tko bi pitao „A jel nema nešta prije?“ tako da se o putnicima i voznom redu ne vrijedi raspravljati, ali... (zamislite ponovo željezničarski ali) neke korekcije u voznom redu bi bile jako dobre i zasigurno bi povećale broj putnika. U više navrata smo reagirali i odgovarali na nacrte voznog reda no sluha i pozitivnih reakcija nije bilo. Svi smo mi svjesni da je trošak vlaka puno veći od prihoda od putnika ali putnike treba zadržati a ne ih otjerati na drugi vid prijevoza.

#### **Plaća radnicima HŽ Infre posljednji put povećana je davne 2007. godine. Kako se Vi s tim nosite?**

Nosim se. I žena mi puno puta veli



nosi se i ti i tvoja plaća. I djeca se nose s mojom plaćom. Da bi trebala biti veća to je svima nama jasno jer smo se odrekli puno toga u korist firme a firma nam ne uzvraća. Ovako odgovoran posao se plaća pristojno svagdje u Europi osim kod nas, samo iz razloga jer mi tako dopuštamo. Slučajno sam neki dan našao na listu plaće i 2009. godine i divio sam se da sam dobio 170 kn veću plaću nego u siječnju 2019. pa eto, onda je litra dizela bila 5 kn sad je 10 kn i naravno jedino rješenje je bilo promijeniti auto koji manje troši.

#### **Imate li problema s korištenjem GO?**

Naravno da nema. Godišnji iz 2018 godine sam koristio 5 puta. Prva četiri puta su bila dovoljna za 11 dana godišnjeg, onda mi se peti put malo posrećilo ali tek u 2019. godini. Nema više onog pravila pola ti poslodavac da kad hoće pola kad ti treba ali ne treba raspravljati jer na neke slučajeve nije moguće utjecati. Uglavnom ako mi treba godišnji

nema tko raditi i to je to snađemo se i idemo dalje.

#### **Zove li Vas poslodavac u prekovremeni rad? Ako poziva da li ga i plaća?**

U ovo je sad udarac i to vrlo nisko. To je problematika koja se rješava a na koji način to još nitko nije jasno rekao. Naravno da poziva na rad ima i lijepo na rasporedu piše DRP, a tko onda drpi te sate nitko ne može odgovoriti. Preraspodjela ovakva onakva sad imаш viška sad manjka a to što ti ideš iz noćne u noćnu nije stvar koju treba nagraditi, to što se javiš kolodvorskem predstavniku poslodavca izvan svog radnog vremena na privatni mobitel iako nisi u pripremi, to se ne treba nagraditi, to što ne smiješ kad si sloboden s kumom popiti gemiš ili sa susjedom pivo jer postoji mogućnost da će mobitel zazvoniti, ne treba nagraditi, to što svoj privatni posao ostavi i ideš raditi po pozivu, ne treba nagraditi. Bitno je da u rasporedu na zidu u prometnom uredu taj dan piše DRP

ali...( i opet željezničarski ali) o toj temi će uskoro poseban članak.

#### **Kako na Vas djeluju svakodnevne priče o višku, o otkazima?**

Kao i na sve ostale. Veliki je to pritisak kad se priča o viškovima radne snage a ovo vrijeme za posao naći je vrlo loše, jer svi imaju višak. Drugi ogroman problem je što mi koji smo se školovali za prometnike vlakova nemamo mogućnost izbora drugog zanimanja. Mi smo se školovali za to zanimanje i to bi trebali raditi do kraja a ako se već postane višak naći će se neko rješenje jer pametni zagorci su rekli „Nigdar ni bilo da neka ni bilo“

#### **Razmišljate li o mirovini?**

naravno da ne. Ja se osjećam mlad i volim sve što vole mladi, a ove 44 godine života i 25 godina staža su samo varka za poslodavca da misli da će me se na brzinu riješiti. E neće moći tako lako, ipak sam ja još za potrošti i tri noćne za redom ako treba.

#### **Čime ispunjavate slobodno**



#### **vrijeme; imate li kakav hobi?**

A s ovakvim tempom rada imam jako malo slobodnog vremena. Ipak je tu obitelj na prvom mjestu a onda ako šta ostane volim se baviti sa svim i svačim. Evo po neki put napišem koji članak za naš „Na peronu“ u nadi da će nekome uljepšati dan ili bar potaknuti na neko razmišljanje. Srećom u zadnje vrijeme sam postao oprezniji s pisanjem jer nije sve uvijek tako jednostavno kako sam ja to znao opisati. Uvijek želim nešto novo i nešto korisno napraviti i smisliti. U zadnjih sedam godina izrađujem sušare za sušenje voća povrća i raznog bilja. Recimo da je to spajanje ugodnog s korisnim. Mojim kupcima sam ušparao poveću sumu novca, zadovoljio svoju potrebu za inovacijama a usput pokrio sve troškove i neku siću zaradio. Bitno je da sve to funkcioniра kako treba a sam izgled nije bitan iako se trudim da to na nešto i liči. Naravno u nekim stvarima ne mogu sve odraditi sam ali imam dobru pomoć sa strane. E

kad se i toga nauživam onda su mi najbolji prijatelji moje male ribice. Nisam neki veliki akvarist ali uživam da gledam ta divna bića koja su sretna a žive u pedeset litara vode. I onda mi se neki ljudi žale da im ne valja ovo ili ono. Naravno i tu uvijek želim dokazati da su nemoguće stvari moguće pa tako imam Sijamskog borca koji voli ostale ribice u akvariju ali pod uvjetom da je on gazda. Isti ja!

#### **Imate li žal za nekim neispunjениm snovima na nekom drugom polju?**

Prvo što mi je sad palo na pamet je ono „ Da mogu želio bi da je mir u cijelom svijetu“ ali eto pošto nisam misica moram nešto drugo poželjeti. Moji snovi su relativno ispunjeni. Imam obitelj i to je najveće bogatstvo, imam posao, imam ekipu ljudi oko sebe kojima mogu vjerovati i koji su tu kad ih zatrebaš. Mislim da ti za snove nije potrebno puno više. Naravno neki put želim sedmicu na lotu, ali onda se sjetim da bi ja to

za sedam dana potrošio i opet bio isti onaj ja tako da me i ta želja brzo prođe. Dobro je ovako samo neka potraje.

#### **Poruka za kraj ovog razgovora?**

A što pametno reći na kraju ovako iscrpnog razgovora? Dragi moj kolega Dražene uspio si me iscrpiti pravo dobro, ali neka vratit će ti ja to prvom prilikom. Nadam se da su čitatelji našeg lista bar koji put nabacili osmijeh na lice dok su ovo čitali pa makari onaj kiseli. Želim svima puno sreće i uspjeha u radu i da se što manje kačite za onaj željezničarski ALI jer zbog toga uvijek dolazi do određenih sukoba i razmirica bez kojih nam je sigurno bolje. A osnovna poruka za sve koji čitaju je da ne čitaju između redova moje članke jer tu se svašta da pročitati.



**JANKO ŠPEHAR**  
vlakovođa u kolodvoru Karlovac

# ŽELJEZNIČAR, VLAKOVODA I GLAZBENIK

PIŠE: Željko Vukelić  
FOTO: Željko Vukelić

Karlovac, smjestio se u srcu Hrvatske na mjestu kojeg okružuju i kroz koji protječu četiri rijeke - Korana, Kupa, Mrežnica i Dobra.

Nalazi se 55 km jugozapadno od Zagreba i smješten je na 112 m nadmorske visine. Klima u Karlovcu je umjereno-kontinentalna sa vrućim ljetima i hladnim zimama sa snijegom.

Sam grad je križište najvažnijih prometnica koje povezuju primorsku i panonsku Hrvatsku. Uz povijesne ceste Karolinu (Karlovac-Bakar, građena 1726.-1733. godine), Josephinu (Karlovac-Senj, 1775.-1779.) i Louisianu (Karlovac-Rijeka, 1805.-1813.) kroz Karlovac prolazi suvremena autocesta koja povezuje Srednju Europu i podunavske zemlje s Jadranskim morem.

Kolodvor Karlovac nalazi se u km 477+040 pruge M 202 Zagreb-Rijeka, a ima funkciju rasporednog kolodvora iz kojeg se odvaja pruga L 104 Karlovac - Kamanje d. g. (Metlika - ŠZ).

Prvi vlak stigao je u Karlovac 1. lipnja 1865. godine kada je Karlovac bio najživahniji trgovački grad u Hrvatskoj. U Karlovcu se po Savi i Kupi lađama dopremalo iz Slavonije i Banata žito, drvo, duhan i ostala roba, koja se iz Karlovcu po dobro izgrađenoj Luisianskoj cesti i ostalim cestama otpremala dalje do Bakra i Rijeke. Karlovac je tada bio jak zanatski centar.

Svi teretni vlakovi prijevoznika HŽ - Cargo d.o.o. se u kolodvoru Karlovac djelomično ili potpuno prerađuju sukladno Prometno-transportnoj uputi za teretni promet za važeći vozni red.

Popis vlaka i komercijalni pregled vlakova prijevoznika HŽ - Cargo d.o.o. obavljaju djelatnici Regionalne jedinice HŽ Cargo Zapad, a tehnički pregled vlakova obavljaju djelatnici Regionalne jedinice HŽ Cargo Zapad, TPVV Ogulin. Sve to u svojoj smjeni radi jedan izvršitelj, i to je bio razlog da posjetim vlakovodu kolodvora Karlovac, kolegu Janka Špehara, člana SPVH - podružnice Karlovac koji je u sindikatu punih 20 godina.

**Prije svega Janko, hvala ti što si se konačno odazvao pozivu na razgovor i pristao da te naši čitatelji upoznaju. Za početak reci nam nekoliko osnovnih podataka o sebi.**

Moje ime je, Janko Špehar, rođen 16. siječnja 1973. godine u mjestu Duga Gora, Generalski Stol. Osnovnu školu završavam u Generalskom Stolu, a srednju školu u Ogulinu 1990. godine. Oženjen sam i ponosan sam na svoja dva sina starijeg Danijela i godinu dana mlađeg Luka. Svi zajedno živimo u stanu iznad prometnog ureda kolodvora Zvečaj.

**To je bio strelovit**

**pregled. Što je presudilo, odnosno, što te dovelo na željeznicu?**

Kako potječem iz željezničarske obitelji, moj tata je umirovljeni željezničar koji je s punim radnim stažom umirovljen s mjesta skretničara. Tako sam se i ja po obiteljskoj tradiciji zaposlio na željeznicu.

**Reci nam nešto o tome?**

Kao ročnik odlazim na služenje vojnog roka u svibnju 1992. godine u Jastrebarsko. Po povratku u 3. mjesecu 1993. javljam se na četveromjesečni kurs za manevristu u ŽTS Zagreb. Dakle, moje prvo zaposlenje bilo je 1993. godine u Zagreb Gl. Kolodvoru na radnom mjestu manevrista.

Iste godine upisujem obrazovni program - prometno transportni radnik u trajanju jedne školske godine u ŽTS Zagreb. Nakon završenog školovanja te položenog stručnog ispita raspoređen sam na radno mjesto popisnog vlakovode u Zagreb Gl. Kolodvoru. U jesen 1994. godine premješten sam u kolodvor Karlovac na radno mjesto vlakovođe, gdje sam i danas. Po potrebi službe povremeno sam na zamjeni radio u kolodvorima Zagreb RK, Moravice i Bakar.

**Jesi li ponekad razmišljaš da radiš nešto drugo?**

Ma ne, nikad nisam pomicao na ništa drugo. Još kao klinac koji je stanovao u samom

kolodvoru Zvečaj, govorio sam sebi ...."kad narastem biti ču željezničar"... Za željeznicu sam vezan odmalena. Možda je bila presudna i uloga mog oca koji me u tim ratnim godinama kao 20 godišnjaka uputio i nagovorio da napišem već spomenutu zamolbu.

**Kakova je suradnja s kolega prometnicima, jer je poznata uloga kolodvora u organizacijskom smislu, i jesli li zadovoljan sadašnjim radnim uvjetima?**

Radnim uvjetima sam zadovoljan, trudimo se

koliko je to moguće da ih i sami poboljšamo, a suradnja s kolegama iz HŽ-Infre (prometnicima) je odlična i nema nikakvih problema u odnosima i međusobnoj komunikaciji. Informatičku opremu koristim redovito u svakodnevnom poslu i s istom sam zadovoljan.

**Molim te reci našim čitateljima nešto o tvom poslu i radnim obvezama?**

Popisivanje vlakova i vagona u kolodvoru Karlovac organizirano je s jednim vlakovođom u turnusu 12/24 i 12/48. Vlakovođa popisuje

sve vlakove prijevoznika HŽ - Cargo d.o.o. koji se sastavljaju odnosno koji otpočinju vožnju iz kolodvora Karlovac.

U kolodvoru Karlovac, reduciraju se svi teretni vlakovi koji dolaze u kolodvor, te se otpremaju prema kolodvoru Rijeka na težinu od 1204 tone ili na maksimalnu dužinu od 362 metra. Isto tako u kolodvoru Karlovac reducira se tkz. „Ličko bruto“ koje se otprema na prugu Oštarije - Knin odnosno Ogulin - Knin na maksimalnu dozvoljenu težinu od 1300 tona i do 500 m do Ogulina. Danas vlakovođa u HŽ Cargu organizirano je s jednim vlakovođom u turnusu 12/24 radi poslove rukovatelja manevre te vrši raspored



manevarskog odreda s dvoje manevrista te komercijalni pregled vlakova u dolazu i odlazu, popis vagona, vlakova, koji se sastavljaju i rastavljaju po dogovoru sa Planerom HŽ-Carga. Uz to manevarskom lokomotivom poslužujemo kolodvor Jastrebarsko te ind. kolosijek Illovac 2 za utovar cigle za kolodvore Split Predgrađe, Zadar i Škrljevo. Imamo i kolodvorsku vagu kojom važemo sve vrste vagona u dolazu i odlazu te kontrolna vaganja vagona po potrebi.

**Za jednog izvršitelja reklo bi se jako odgovorno i naporno. Kako smjenski rad utječe na zdravlje. Kako se to ogleda u privatnom životu?**

Negdje sam pročitao, a mislim da je to regulirano Zakonom o

radu i Kolektivnim ugovorom, da je, znanstveno dokazano da noćni rad negativno utječe na zdravlje. Za sad nemam nekih problema.

Na početku ovog razgovora rekao da si ponosan sam na svoja dva sina. Što je to trebalo značiti?

Da dečki već nekoliko godina nastupaju za razne selekcije u Nogometnom klubu Duga Resa, Luka (11 limač) kao golman, i Danijel (13 mlađi pioniri) kao igrač.

**Kolega dragi, reci mi čime ispunjavaš slobodno vrijeme i imaš li ga? Imaš li kakav hobi?**

Ponekad kad imam vremena rado sam s dečkima na treningu ili nekoj utakmici, no tu uskaču supruga i roditelji. To je velika pomoć, bez kojih ne bi mogao sve to uskladiti. Hobi mi je

glazba. U slobodno vrijeme sviram harmoniku i klavijature. Član sam grupe „Amadeus band“. To me ispunjava i usrećuje, jer stječem nova poznanstava i prijateljstva. Naravno da je to dosta teško uskladiti, obveze prema firmi i potrebu za svirkom kojom se aktivno bavim i koja je na neki način vid dodatne zarade.

**Imaš li kakvu poruku za kraj?**

Svim čitateljima, svim željezničarima, posebno članicama i članovima SPVH, želim puno zdravlja i osobnog uspjeha, da zadrže radna mjesta, da nitko ne bude višak a umirovljenicima želim miran, sretan, dug i život.



# POVRATAK PUTNIKA-NAJVEĆA ŽELJA

PIŠE: Ante Kunčić  
FOTO: Ante Kunčić

Tražeći dobre sugovornike imao sam sreću da kolegica iz HŽPP-a koja radi kao putnička blagajnica pristane na razgovor za naš list. Razgovor je bio više nego ugodan pa ga želimo podijeliti s vama.

**Što Vas je dovelo na željeznicu? Tradicija, osobna želja, splet okolnosti?**

Na željeznicu sam došla davne 1985. nakon dvije godine školovanja u Zagrebu u tadašnjem ŽOC-u. Mogu reći da potječem iz tradicionalne željezničke obitelji. Naime, na željeznicu mi je radio djed koji je bio vlakovođa, zatim mama (blagajnik) i otac (prometnik), tako da mi je izgleda bilo suđeno i da se zaposlim na željeznicu i udam za željezničara; suprug mi je također prometnik. Također i moja sestra radi kao prometnica na riječkom području.

**Jeste li prije dolaska na željeznicu imali kakvog drugog radnog iskustva? Željezница mi je prvi i jedini posao do sada i s obzirom na godine i radni staž nadam se da će i mirovinu dočekati na njoj.**

**Što najviše pamtite iz te početne faze Vašeg rada na željezničkoj radnici?**

Početak rada na željezničkoj radnici bio je predivan jer u to doba sve je pršalo od posla, vlakovi su bili puni putnika, a osim putnika i kolodvor je bio pun radnika. Sjećam se kad sam počela raditi prvih šest mjeseci pripravničkog staža moralna sam proći sva radna mjesta koja pokriva moje zvanje transportnog komercijaliste. Na

putničkoj blagajni bilo je toliko posla da su stariji kolege za mene otvorili poseban šalter na kojem sam samo izdavala rezervacije sjedala i ovjeravala K-15 da njima olakšam posao i smanjam gužvu. U stanici Ražine blagajna je radila čak i po noći jer su se otpremali teretni vlakovi fosfata za Kutinu i aluminij iz TLM-a za Njemačku i Švedsku.

**Kako biste usporedili taj period s početka vašeg radnog staža na željezničkoj radnici s ovim sadašnjim stanjem? Koje su razlike?**

Gledajući unazad na te početke mogu reći da je bilo posla ali bilo je i radnika, imali ste s kime i raditi ali i popiti kavu u pauzi od posla. Danas nažalost posla je malo ali malo je ostalo i kolega na poslu.

**Čini li Vas sadašnji posao sretnim?**

Na putničkoj blagajni radim zadnjih 25 godina, unazad 3 godine obavljam i poslove kolodvorskog putničkog blagajnika. Uz to vodim i doplatnu blagajnu za konduktore, izrađujem pametne kartice i produžujem P-4 tako da uvijek ima posla i papirologije. S obzirom na sadašnju situaciju na željezničkoj radnici zadovoljna sam svojim poslom.

**Da možete promijeniti neku stvar na poslu što biste prvo promijenili?**

Kada bih mogla nešto mijenjati željela bi vratiti putnike na željeznicu. Danas mladi koji nisu vezani za željeznicu mjestom stanovanja ili obiteljski niti ne

znaju kako izgleda vlak. Ljudi od 30-tak godina znaju mi reći da se nikad nisu vozili vlakom, dok oni stariji sa sjetom se sjećaju studiranja u Zagrebu i putovanja na relaciji Šibenik-Zagreb vlakom „Kornat“ koji je prometovao unskom prugom. Za povratak putnika trebalo bi modernizirati prugu i vozni park na relaciji Zagreb-Split i skratiti vrijeme putovanja, uvesti više dnevnih linija ali to je moje osobno mišljenje.

**Kakva je suradnja s kolegama iz drugih željezničkih poduzeća?**

S kolegama iz drugih željezničkih poduzeća jako dobro surađujem jer toliko nas je malo ostalo da smo upućeni jedni na druge za suradnju.

**Kako ste zadovoljni sadašnjim radnim uvjetima?**

Na radne uvjete nemam nikakvih primjedbi osim loše riješenog sanitarnog čvora za osoblje. Službena odjeća dolazi ali s malim zakašnjenjem i u neskladu sa godišnjim dobima.

**Imate li negativnih iskustava s putnicima?**

S putnicima volim raditi i na šalteru susretnom svakojakim ljudi. Iskustva su uglavnom pozitivna, zna se desiti i poneko manje lijepo iskustvo ali u tim situacijama nastojim putniku izaći u susret koliko je u mojoj moći. Tempo života je brz, ljudi u žurbi i često frustrirani kojekakvim situacijama i problemima i tada je potreban mali okidač da putnik

izrazi svoje nezadovoljstvo. Ipak, uvijek prevladaju one ljepše strane posla od onih negativnih.

**Prigovaraju li putnici voznom redu vlakova? Je li isti uskladen s potrebama učenika i studenata?**

Najveću zamjerku putnici imaju na vozni red koji se odnosi na vikend i blagdane jer u te dane ne voze svi lokalni vlakovi tako da oni putnici koji kupuju mjesecne karte te dane nemaju osiguran prijevoz za odlazak na posao i povratak iako plate kartu za cijeli mjesec te se moraju okrenuti i drugim vrstama prijevoza i tako im stvaramo dodatne troškove što mislim da nije u redu pogotovo u današnjoj situaciji.

**Kako na Vas djeluju svakodnevne priče o višku, o otkazima?**

U mojoj službi broj radnika stvarno je sveden na minimum tako da nam je problem iskoristiti i godišnji odmor pa s obzirom na to ne vidim se kao višak.

**Razmišljate li o mirovini?**

O mirovini još ne razmišljam jer mi još fali dosta godina za ostvarivanje uvjeta.

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

U slobodno vrijeme volim pročitati dobru knjigu, vikendom prošetati par kilometara uz more i naravno družiti se sa svojim

kćerima i unucima.

**Poruka za kraj ovog razgovora?**

Željela bih da se željeznici vrati nekadašnja uloga u prometu i društvu, jer u svim europskim zemljama željeznica je žila kucavica u prijevozu putnika i tereta samo je kod nas obezvrijedena i stavljena na margine što je šteta s obzirom na potencijal. Također, iskoristila bih ovu priliku da pozdravim sve kolege Putničkog prijevoza i ostalih društava.



## KOLODVOR PAĐENE

PIŠE: Ante Kunčić  
FOTO: Ante Kunčić

Obilazim kolodvore diljem željezničke mreže u RH i želja mi je predstaviti što više službenih mjesta. Ovom prilikom zaustavljam se u kolodvoru Pađene.

U pogledu reguliranja prometa kolodvor Pađene je međukolodvor na pruzi Oštarije-Knin-Split, nalazi se u km. 209+800 na nadmorskoj visini od 380 metara između kolodvora Knin i Plavno.

Prema pogledu obavljanja zadaća u prijevozu putnika i robe, kolodvor Pađene nije otvoren za prijem i otpremu robe. Kolodvor ima četiri kolosijeka, a najveća korisna dužina kolosijeka je 456 metara. U kolodvoru ima šest skretnica i dvije iskliznice.

U kolodvoru je sistematizirano radno mjesto prometnika vlakova i skretničara koji rade permanentno u turnusu 12/24/12/48, a nadzornu službu obavlja šef područja Knin.

Specifičnost svih kolodvora ličke pruge, pa tako i kolodvora Pađene, je osiguranje kolodvora koji su osigurani likovnim signalima gdje se vlakovi uvode ručno još od uspostave prometa nakon Domovinskog rata.

U kolodvoru pretežito rade prometnici sa splitskog dijela pruge koji na putu s posla i na posao prevale i više od 150 kilometara. Razgovarali smo sa prometnikom vlakova Paolom Hrgom koji putuje iz Drniša a koji nas je upoznao sa radom u

kolodvoru. Kaže da kolodvor nije tehnički zahtijevan ali nikada nije dosadno. Upravo za vrijeme našeg boravka „zabavljali“ su se sa pružnim vozilima koji su išli na zatvor pruge prema Kninu.

Kolodvor nema pitku vodu te je opskrbljen uređajem za vodu. Zbog toga tijekom ljetnih mjeseci ponekad budu u škripcu sa vodom. U kolodvoru je ugrađena oprema za buduću telekomandu na dionici Ogulin-Knin.



# DOVIĐENJA, DRAGI DENIS

PIŠE: Branimir Butković  
FOTO: Branimir Butković



Iznenada, krajem veljače, šokirala nas je vijest da je umro Denis Marohnić. Nije imao niti pedeset godina. I vjerojatno široj željezničkoj publici ime mog prijatelja ne znači puno, ali mislim kako je ono što je napravio u svojih nekoliko godina provedenih na željeznicama zaslužilo nekoliko rečenica.

Denis je nadasve volio umjetnosti, Dubravu, „Dinamo“ i željeznicu... Kao takav svoje mjesto pod suncem našao je na radnom mjestu kustosa u Hrvatskom željezničkom muzeju. Idealno i doista, u tom njegovom razdoblju od kakvih pet, šest godina provedenih u muzeju učinio je jako puno, a na nekim smo projektima i suradivali.

Potaknuo je uređenje dotrajalog poštanskog vagona u lijepi izložbeni prostor na kotačima, zajedno sa Sinišom Lajnertom je uspio urediti i na DVD-u izdati knjigu o pionirskoj željezničkoj u Dubravi, bilo je tu različitih izložbi, dogadanja...

U vrijeme kada je direktor željeznice

bio Davorin Kobak i 2006. godine, Dan hrvatskih željeznicu slavio se u RPV Slavonski Brod. U ono vrijeme direktor te firme bio je Jakob Mađarević i priredio je odlično događanje. S Denisom sam u spomenutom poštanskom vagonu radio izložbu fotografije, na temu Slavonskog Broda i željeznicu. I dan ranije krenuli smo vlakom za Brod, zapravo ja sam krenuo a iz polazećeg vlaka video sam Denisa kako parkira auto. I ništa, „nema predaje“, Denis je sjeo u auto i doputovao u Brod. Sve smo s voljom i na vrijeme složili.

U narednom periodu, Denis je radio izložbe o željezničkoj baštini, pisao i meni se činilo da bi trebao biti zadovoljan s onim što je uradio. Uz to, s a m o s t a l n o

je radio izložbe, okupio autore i pokrenuo „MAIDEN“ portal za umjetnost...

I onda sam jedno jutro, ispred Glavnog kolodvora s kartonskom kutijom sreću Denisa.

- „Bok, kud ćeš?“

- „Ma znaš što, ja s njima više ne mogu i odlazim sa željeznicu?“ Moram priznati da mi je sve to skupa bilo zbušujuće i što ćemo, otišli smo u pothodnik na kavu. Činilo mi se da je sve to ishitreno:

- „Pa daj polako, razmisli... odi na bolovanje... bit će bolje...“ No Denis se nije dao pokolebiti i tu nije bilo kompromisa. Otišao je... Kasnije smo se znali sresti u Dubravi, popili bi kavu, a nešto smo i suradivali. U novinama sam znao pročitati ponešto o onome što Denis radi. „Najveće“ je bila izložba o zagrebačkoj Dubravi u Muzeju grada Zagreba.

U kratkom periodu provedenom na željezničici, povjesničar umjetnosti Denis Marohnić jako je puno učinio. Htio je i više, ali nije to jednostavno. Puno se toga mora poklopiti, a u ovoj sredini kočnica je puno i „kreativci“ na kraju ipak zaglave. Šteta, ali tako je.

I zbog toga doviđenja dragi prijatelju, nadam se da ćemo se opet sresti i nešto lijepo uraditi.



## FORREST GUMP (1994)

IZVOR:[https://hr.wikipedia.org/wiki/Forrest\\_Gump\\_\(1994.\)](https://hr.wikipedia.org/wiki/Forrest_Gump_(1994.))

nove bolesti te nakon nekog vremena umire. Forrest se pobrine za njihovo dijete.

### Nagrade

- 3 osvojena Zlatna globusa (najbolji film, režija, glavni glumac Tom Hanks) i 4 nominacije (najbolji scenarij, glazba, sporedni glumac Gary Sinise, sporedna glumica Robin Wright).

- 6 osvojena Oscara (najbolji film, režija, adaptirani scenarij, glavni glumac Tom Hanks, specijalni efekti, montaža) i 7 nominacija (najbolji sporedni glumac Gary Sinise, fotografija, šminka, glazba, montaža zvuka, zvučni efekti, scenografija).

- Osvojena BAFTA (najbolji specijalni efekti) i 7 nominacija.
- osvojena nagrada Saturn za najbolji fantastični film, najboljeg sporednog glumca (film).

# NULA - OKONČANJE

*u skretanje by nenad katanich*



**IZGRADIO JE  
LIK I DJELO  
SVOJIH  
OBOŽAVATELJA  
U SKLADU  
SA LIKOM  
I DJELOM  
SVOJEG  
NAVEDENOG  
UZORA. ZNAO  
JE ZA NADIMAK  
ALI MU NIJE  
SMETALO,  
DAPAČE, BIO JE  
PONOSAN.**

Zaista se digla velika pršina oko kontrolnog broja nula koji je dao Nikola za dopuštenje. Istina uključili su se svi lokalni eksperti. Doduše, ništa nisu mogli naći u regulama. Ali ipak, nula? Za broj fonograma? Pa gdje bi nas to dovelo. Šef se u biti elegantno izvukao otišavši na bolovanje i uvalivši pomoćniku Donatu da se bakće s tim. Srećom, Donat je neformalno angažirao Željka koji mu je pomogao da Donat oko sebe podigne palisadu od propisa. Šef u malom kolodvoru dobio je batičaste prste i skoro slom živaca. Jedino je u problemu bio Ivez. Nervozno je palio cigaru za cigarom i ispijao kavu za kavom. Što sad? Lako bi on to. Nije problem niti što je Nikola član sindikata, našao bi zajednički jezik s Jamezdom. Prije ili kasnije Nikola će dobiti za svoju sagu s nulom. Bar da je imao alkohola u krvi ili nešto drugo. Ali kod Nikole to nije dolazilo u obzir. Šefovi i tako moraju biti kuš ako im on to kaže. Problem je ako dođe neka interna kontrola i nešto u vezi toga napiše. Nula. I ako to sazna drug Buzdovan. Tada se Ivez počne tresti kao u groznici. Znao je da bi to zapriječilo njegov napredak u karijeri, a baš je sada izgledno da bi mogao napredovati. E, Nikola, Nikola, koliko si mi problema zadao... - tresao se Ivez. Nije bilo druge. Morao se obratiti Mihajlu. Mihajlo je bio, istina, pozicioniran ispod druga Buzdovana, ali zahvaljujući svojoj osobnosti ima puno sljedbenika i samim tim i utjecaja. A poznat je po efikasnom i nadasve diskretnom rješavanju

problema. Inače on se i ne zove Mihajlo. Naime, ime je dobio prema liku kojeg je obožavao - Mihajlu Fjodoroviču Mozorovu. Izgradio je lik i djelo svojih obožavatelja u skladu sa likom i djelom svojeg navedenog uzora. Znao je za nadimak ali mu nije smetalo, dapače, bio je ponosan. A i njegovim protivnicima je uljevalo respekt, a obožavateljima i dužnicima strahopštovanje. Ivez nije imao drugog izbora nego nazvati ga. Ruke su mu se znojile dok je dogovarao termin preko mobitela. Njegov topni i milozvučni glas značio je Ivezu samo jedno - da će mu za ovu uslugu naplatiti kada bude napredovao, pa čak i prije toga. Ivez je uzdahnuo i krenuo put Durakova. Tako svi zovu Mihajlov ogromni ured u skladu s već opisanim likom i djelom. S tim da je morao povesti pomoćnika šefa Donata (koji je mijenjao šefa) i šefa iz malog kolodvora. Kada su ušli u njegov ogromni ured, netko od volontera, inače slijepo odanih takoder liku i djelu, pristavio je ruski samovar za čaj. Sva trojica su se blago naklonili i sjeli za stol. Jedan od volontera im je natočio ruski čaj. Ivez je htio početi iznositi slučaj, međutim jedan od volontera mu je dao znak da ne govori dok se pije čaj. Osim toga, Mihajlo je uvijek počeo govoriti prvi, a ostali prisutni su mogli samo govoriti kada bi bili nešto upitani, s tim, prema nepisanom pravilu, svoje izlaganje započeli bi nekom pohvalom za Mihajla. Najbolje njegovom liku i djelu. Mihajlo se samo nasmiješio i rekao: „Ne govorite ništa, sve znam. Ali

ipak drago mi je da vas vidim dragi prijatelji moji! Kako ste mi? Sigurno dobro! Ispričati ću vam jedan vic: Došao Stipe sa fešte u sitne sate i pita ga ujutro žena:

- Kada si noćas doša?

- A u deset!

- Kako deset, kad je sa zvonika tuklo jedan!?

- A oli bi da ti tuče i nulu?

Počeo se grohotom smijati. I drugi su se, naravno, morali smijati. Mihajlo je nastavio: „Neću vas ništa pitati jer znam da ništa ne shvaćate. Nisam to od vas niti očekivao. Dakle: uzmite knjige i gdje piše nula, samo ispred dodajte brojku jedan, tako da izgleda kao broj 10. Knjige naravno sakrijte kod sebe. I za Boga miloga, stisnite malo više to osoblje, vidite da vam se otimaju kontroli i da prave budale od vas. I drago mi je da ste me se sjetili i da ste došli do mene, prijatelji moji dragi.“

Prisutni nisu znali što da osjećaju, osim da je Mihajlo njihov spasitelj i suđeni vođa. Znali su da je, kao i uvijek, Mihajlo našao optimalno i diskretno rješenje. I da je slučaj zaključen za sve. „Hvala, hvala, veliko Vam hvala od srca“ - svu su upadali jedan drugom u riječ i duboko se klanjali i grlili Mihajla. Volonter im je otvorio vrata ogromnog ureda. U skladu s nepisanim pravilima, prisutni su se naklonili, i hodajući unatrag, napustili ogromni ured.

# IZLET U ŠIBENIK - VLAKOM

POLAZAK: 31. svibnja 2019.

IZ ZAGREB GK u 22:56



POVRATAK: 1. lipnja 2019.

IZ ŠIBENIKA u 22:12



## CIJENA:

- trajekt 28 kn,
- ulaznice 30 kn + 50 kn,
- turistički vodič 15 kn,

UKUPNO: 123 kn

POSJET MEMORIJALNOM CENTRU  
"FAUST VRANČIĆ"

TVRĐAVAMA SV. MIHOVIL I BARONE  
KATEDRALA SV. JAKOVA

VLAK: BESPLATNA REŽIJSKA  
ILI 145 kn POV RATNA KARTA

HRANA U VLASTITOM ARANŽMANU



PRIJAVE KOD PREDSJEDNIKA PODRUŽNICE