

VIJESTI SINDIKATA PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE

# NA ŽPERONU



TRAVANJ 2019.

**OHRABRUJUĆE NAJAVE**  
IVAN KRŠIĆ

**RIBIČ S ISTINITOM  
PRIČOM**  
SAMIR ANĐELIĆ

**MODERNIZACIJA  
KOLODVOR PLOČETK**

**TREBA IMATI STAV**  
NIKOLA SENTE

POZNATA LICA I ŽELJEZNICA

**DUŠKO MUCALO**

**SRETAN USKRS!**



# 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 pretprošlom broju započeti, serijal „Poznata lica i željezničnica“ nadajući se da će ova dimenzija probuditi vašu uspavanu radost čitanja.

U ovom broju pokušavamo opisati zarobljenost HŽ Infrastrukture d.o.o. od "stranačkih elita" koje su se parkirale na najodgovornije pozicije HŽI. Nema imena, ali lako ih je prepoznati. Koliko je ta prisutnost teška očituje se u mehanizmu provođenja internih i vanjskih natječaja za zapošljavanje. Jedanko tako je i kad su u pitanju ZNR, propisi. Loši kadrovi, loša poslovna politika...

Ovisnost željezničke ekonomije i politički instaliranih kadrova obrnuto je proporcionalna boljitetu kompanije, što se danas zorno ogleda u stanju željezničke infrastrukture. Što ih je više, nama je sve lošije...

Jasno je da je ukuse teško

BROJ 87 TRAVANJ 2019.



FOTO: Davorin Jurković

## IMPRESUM

### SURADNICI

Glavni urednik  
Anto Iličić

### Novinari

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

### Fotografije SPVH

Naslovница  
Duško Mucalo, umjetnik

Više Vam „leže“ vijesti bez „uljepšavanja“, bez komentara? Želite li da 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





**IVAN KRŠIĆ**  
predsjednik Uprave HŽI

# OHRABRUJUĆE NAJAVE

RAZGOVARAO: Anto Iličić  
FOTO: Mario Grbešić

**Restrukturiranje je nešto na što su se radnici HŽ Infra navikli - traje već godinama i u pravilu znači smanjenje broja izvršnih radnika. Kakve su Vaše namjere po tom pitanju i kada će plan restrukturiranja vidjeti svjetlo dana?**

Svi smo svjesni činjenice da željeznička infrastruktura i općenito željezničke usluge nisu na primjerenoj razini kakvu zaslužuju građani RH. Godinama nisu ulagana dovoljna sredstva u željeznički sektor što je rezultiralo smanjenjem brzina i stanjem u kojem je željeznički sektor danas. Upravo zato smo pokrenuli veliki investicijski ciklus i planirano restrukturiranje sustava. Realizacija tih projekata je kompleksan višegodišnji, rekao bi i generacijski proces.

Željeznička poduzeća u državnom vlasništvu potpisala su, u svibnju 2015. godine, zajam sa Svjetskom bankom u iznosu 163 milijuna EUR-a za financiranje Projekta održivog razvoja hrvatskog željezničkog sektora u Europi. Cilj Projekta je poboljšanje operativne učinkovitosti i finansijske održivosti javnog željezničkog sektora u Republici Hrvatskoj. Zajam HŽ Infrastrukture namijenjen je za podršku restrukturiranju društva i omogućavanju investicija koje će poboljšati efikasnost sustava.

HŽ Infrastruktura je krajem 2016. godine pripremila plan restrukturiranja u suradnji s konzultantima i tehničkim ekspertima za željeznicu, u sklopu kojeg je provedena dubinska analiza poslovanja tvrtke te su identificirane mјere restrukturiranja i efekti implementacije tih mјera. Prvi i ključni korak u pripremi restrukturiranja HŽI je bio ukloniti prepreke koje su se nalazile u Kolektivnom ugovoru. Isto je učinjeno krajem 2016. kada je

potписан novi KU.

Ključni cilj procesa restrukturiranja je smanjenje operativnih troškova te istovremeno preusmjerenje tih sredstava na obnovu mreže s ciljem poboljšanja općeg stanja željezničke infrastrukture.

U tijeku je priprema Pisma sektorske politike koje obuhvaća programe restrukturiranja cijelog željezničkog sektora koji bi trebao biti poslan na Vladu RH. Nakon usvajanja, HŽ Infrastruktura će započeti s implementacijom plana restrukturiranja.

Cilj restrukturiranja nije smanjenje broja izvršnih radnika već modernizacija, obnova i izgradnja željezničke infrastrukture, unaprijeđenje i modernizacija regulacije prometa kao i ostalih poslovnih procesa.

Očekujem modernizaciju željeznice kakvu hrvatsko gospodarstvo i građani Hrvatske trebaju i zaslužuju.

**Ministar je više puta govorio kako željeznicu čeka ulaganje od 3 milijarde EUR-a. Nakon koliko vremena ćemo dočekati tu željeznicu u koju će biti uloženi toliki novci?**

Investicijski ciklus u željezničku infrastrukturu najveći u povijesti Republike Hrvatske, a HŽ Infrastruktura nositelj je trenutačno najvećih infrastrukturnih projekata u Hrvatskoj te je na nacionalnoj razini vodeća u apsorbiranju sredstava fondova EU namijenih sektoru prometa.

Planirana ulaganja u razdoblju od 2019.-2023. godine iznose 9,3 milijarde kuna i u značajnoj mjeri oslanjaju se na bespovratna EU sredstva kao ključni izvor financiranja, gotovo 60%.

Ali da bismo zaista ostvarili benefite od europskog novca za željeznicu,

potrebno je osigurati kontinuitet u poštivanju dugoročne strategije, uklanjati administrativne barijere kod izdavanja potrebne dokumentacije za realizaciju projekata te ostvariti bolju koordinaciju međudionicima vezanim uz željeznički promet. Tu mislim na to da nam se više ne bi smjela ponoviti situacija da HŽ Infrastruktura obnovi prugu, a HŽ Putnički prijevoz ukine vlakove pa putnike vozi autobusom. Treba prestati gledati na željeznicu kao na „gutača novca“ jer u svim europskim zemljama željezница je generator rasta jer ima golemi multiplikacijski faktor. To praktično znači da svaka kuna uložena u razvoj željeznice donosi dodatne prihode za gospodarstvo i građane, kroz mobilnost stanovništva te kroz teretnu logistiku. Time se može utjecati na rast BDP-a i na smanjenje iseljavanja.

**Osvrnamo se na probleme u našem dvorištu. 60% željezničke mreže ima brzinu od 80 km/h i manje. Samo na 11% mreže vlakovi mogu voziti brzinom iznad 120 km/h; tek na 5% brže od 140km/h. Željeznička infrastruktura vapi za obnovom i to samo kako bi ju doveli u prvobitno stanje. Kako to da se godišnje obavi tek 10-ak km remonta, a za pravilan ciklus održavanja trebalo bi najmanje 100 km remonta godišnje?**

Razvitak željezničke infrastrukture u Republici Hrvatskoj mora biti u funkciji politika Vlade RH koji je usmjeren na održivi i uravnoteženi razvoj zemlje te njeno djelotvorno uključivanje u zajedničko tržište Europske unije, uz uvažavanje specifičnosti koje proizlaze iz geografskih obilježja zemlje.



Dinamika i postizanje ovih općih ciljeva u direktnoj je ovisnosti o osiguranju sredstava za njihovu provedbu od strane Republike Hrvatske kao vlasnika javnog dobra - željezničke infrastrukture.

Ulaganja u željezničku infrastrukturu u razdoblju od 1995. do 2015. godine bila su značajno manja od ulaganja u cestovnu infrastrukturu, posebno u razdoblju od 2002. do 2009. godine kada je investicijski ciklus izgradnje autocesta RH bio na vrhuncu. U tom razdoblju godišnja ulaganja u cestovnu infrastrukturu iznosila su između 600 mil. EUR-a u 2002. godini i 1,1 milijarde EUR-a u 2008. godini. Duljina autocesta povećala se za više od 3 puta (u 2001. 429 km; u 2015. 1.310 km).

U razdoblju od 1995. do 2015. godine najveća ulaganja u željezničku infrastrukturu bila su 2013. godine i iznosila su oko 180 mil. EUR-a, a od 2004. do 2012. godine ulaganja su se kretala između 60 i 120 mil. EUR-a. Za razliku od višestrukog povećanja duljina autocesta, u razdoblju od 2001. do 2009. godine, duljina pruga u hrvatskoj željezničkoj mreži uglavnom je ostala nepromijenjena. Značajna ulaganja u cestovnu infrastrukturu uz istovremeno nedovoljna ulaganja u željezničku rezultirala su velikim razlikama u razvijenosti cestovne i željezničke infrastrukture. Budući da je razvijenost infrastrukture temelj za razvoj usluga prijevoza i upravljanja, konkurentnost željezničkog sektora u odnosu na cestovni je značajno smanjena.

Svjestan sam da male brzine direktno utječu na konkurenčnost željezničkih prijevoznika, ali opet ponavljam realizacija investicija koje smo započeli je kompleksan višegodišnji proces.

#### O POSLOVNOJ POLITICI

**Zašto se ne provodi odluka o implementaciji dijela PG u maticu kada znamo da je Uprava donijela odluku koju je potvrdio NO?**

Trenutno se razmatraju modeli optimizacije poslovanja Pružnih građevina.

**Svjedoci smo kako već neko vrijeme nije bilo nesreće na ŽCP-ima? Sigurnost na željeznicima po nama je iznad svih drugih priča i argumenata. Javni prijevoz nudi najmanje 15 puta višu razinu sigurnosti u odnosu na osobne automobile. Kako vi gledate na sigurnost na željeznicima?**

Najveći generator negativne reputacije HŽ Infrastrukture su nesreće na željezničko-cestovnim prijelazima pa je podizanje razine osiguranja pružnih prijelaza osobito važno.

U protekle tri godine u modernizaciju 54 željezničko-cestovna prijelaza uloženo oko 60 milijuna kuna. Do kraja 2019. godine planiraju se početi radovi na osiguranju 50 željezničko-cestovnih prijelaza. Za 30 prijelaza je puštanje u rad predviđeno do kraja 2020. godine, a svih 50 tijekom 2022. Za radove na osiguranju 50 ŽCP-a je iz kredita Svjetske banke osigurano 68 milijuna kuna. Nadalje, u tijeku je projektiranje novih 114 osiguranja ŽCP-a, kao i ishodjenje finansijskih sredstava za izvođenje radova.

Sigurnost željezničkog sustava bilježi smanjenje broja izvanrednih događaja (ozbiljnih nesreća + nesreća) za 21 %, kada se kompariraju podaci za 2018. godinu i prosjek za razdoblje od 2013. do 2017. godine, pri čemu treba posebno istaknuti da nesmotrenost trećih osoba i dalje čini značajan udio uzroka nastanka navedenih izvanrednih događaja.

U 2018. veći dio svih ozbiljnih nesreća i nesreća, točnije 37 izvanrednih događaja, dogodio se upravo na željezničko-cestovnim prijelazima koji su i dalje crne točke prema mjestu nastanka izvanrednih događaja sa smrtnim posljedicama i težim ozljedivanjem. Od ukupno 37 ozbiljnih nesreća / nesreća njih 10 (27%) nastalo je na ŽCP-ima osiguranim signalno-sigurnosnim uređajem (SS-uredajem),



što i dalje upućuje na veliku nediscipliniranost ostalih sudionika u prometu, ponajprije vozača cestovnih vozila. Ukupan broj smrtno stradalih osoba (bez samoubojstava) povećan je u odnosu na petogodišnji prosjek 16%, odnosno smrtno je stradalo 20 osoba, i to njih osam na ŽCP-ima, 10 osoba podletjelo je pod vlak jer su se kretale odnosno prelazile prugu na mjestima koja nisu predviđena za to, a dvije osobe usmrćene su prilikom nedopuštenog penjanja na vagon ulaskom u zonu opasnosti kontaktne mreže (strujni udar). U odnosu na petogodišnji prosjek smanjen je broj teže ozlijedenih osoba za 65% (sedam teško ozlijedenih osoba).

HŽ Infrastruktura pridaje veliku pozornost sigurnosti željezničkog sustava. Stoga u svim segmentima svog temeljnog poslovanja aktivno radimo na unaprijeđenju kvalitete pružne mreže i infrastrukture. Te naše aktivnosti primarno se ogledaju kroz ulaganja u obnovu i održavanje te strateške projekte izgradnje i modernizacije željezničke mreže. Isto tako, ne zanemarujemo niti učinak edukativno-preventivnih mjeru te u tom smislu već gotovo dvadeset godina provodimo akcije „Vlak je uvijek brži“ i Stvaraj, ne uništavaj“ primarno namijenjene djeci i mladima, ali i svim sudionicima u prometu. Za projekte izgradnje i modernizacije koji će doprinijeti većoj sigurnosti, ali i kvaliteti prijevoza, glavninu sredstava osiguravamo iz europskih fondova (ESI) putem Operativnih programa (Operativni program Promet 2007.-2013. i Operativni program „Konkurenčnost i kohezija“ 2014.-2020.) i Instrumenta za povezivanje Europe (Connecting Europe Facility - CEF). Trenutno se provodi 17 projekata, kojima su obuhvaćena izrada studijske i projektne dokumentacije te izvođenje radova.

Osim projekata koji se financiraju iz EU fondova, HŽ Infrastruktura provodi i druge investicije na željezničkoj infrastrukturi koji se financiraju iz kredita razvojnih

banaka i komercijalnih kredita te ostalih izvora sredstava i koji u konačnici isto tako pridonose razvoju i poboljšanju željezničke infrastrukture i povećavaju sigurnost. Posvećenost sigurnosti ogleda se i kroz usvojenu Politiku sigurnosti i određivanje godišnjih sigurnosnih kvalitativnih i kvantitativnih ciljeva putem Operativnog plana provedbe Politike sigurnosti.

Kako nesmotrenost trećih osoba i dalje čini značajan udio uzroka nastanka nesreća držimo jako važnim stalno osvješćivanje javnosti o mogućim opasnostima uslijed nepridržavanja prometnih propisa ili nesmotrenog ponašanja unutar željezničkog područja. Osim edukativno-preventivnih akcija koje dugi niz godina provodimo diljem Hrvatske, HŽ Infrastruktura aktivno sudjeluje i u inicijativama koje u pogledu osvješćivanja i educiranja javnosti organizira i Međunarodna željeznička unija (UIC) pa smo prošle godine u partnerstvu s Fakultetom prometnih znanosti bili organizator 10. međunarodne jubilarne konferencije o svjesnosti o opasnostima na željezničko-cestovnim prijelazima.

**Nedavno je državni vrh RH bio u posjetu dalekoj Kini. Očekuju li nas konkretni plodovi tog posjeta?**

Službeni posjet Kini bio je nastavak intenziviranja odnosa između dviju država i priprema za predstojeći sastanak na vrhu 16 zemalja istočne i srednje Europe te Kine (Inicijative 16+1), kojoj je ove godine domaćin Hrvatska. Boravili smo u Kini u okviru delegacije MMPI-a na čelu sa ministrom Butkovićem i susreli se sa kineskim ministrom prometa kojega smo upoznali s aktivnostima i projektima koje provodi Hrvatska, osobito na području željezničke infrastrukture na Mediteranskom koridoru, okosnici budućeg razvoja kako luka tako i željeznice, kako bi Hrvatska iskoristila znatne prednosti koje joj pruža geostrateški položaj



na tom EU-ovu prometnom koridoru. Kineski ministar prometa rekao je kako će kineska strana rado podijeliti svoja iskustva u izgradnji prometne infrastrukture kao i da podržava svoje kompanije da se javljaju na natječaje i na poštivanje rokova i propisa Hrvatske.

Na sastanku u Ministarstvu prometa NR Kine bilo je riječi i o važnosti dolaska kineskog tereta u riječku luku te povezivanju Zagreba i Pekinga izravnom zračnom linijom. Imali smo sastanke s Nacionalnim odborom za razvoj i provođenje reformi, s predstavnicima China Road and Bridge Corporation (CRBC), kompanije koja gradi Pelješki most, te China Communication Construction Company (CCCC). Kineska strana istaknula je da Hrvatsku vidi kao partnera s kojim ima sve više projekata i zemlju koja ima jedinstven geopolitički položaj koji joj omogućuje suradnju u više različitim područja.

**Suradnja dviju zemalja intenzivirana je nakon što je kineska kompanija odabrana na natječaju za izgradnju Pelješkog mosta i Kinezi pozitivno**

gleđaju na zajedničku suradnju temeljenu na tržišnim principima, poštovanje važećih pravila, zakona i poslovnih procesa zemalja u kojima djeluju. Hrvatska strana smatra da suradnja na području infrastrukture ima veliku važnost za Hrvatsku jer je hrvatski interes povezivanje jadranske i podunavske Hrvatske modernom željeznicom. Tu bi se mogao vidjeti i mogući interes kineskih investitora, što je i pokazao Zongyan Zhang, predsjednik kineske kompanije China Railway Group Limited, koja ima višegodišnje iskustvo u izgradnji željezničkih pruga kako u Kini tako i u svijetu.

**Strategije prometnog razvijanja, od kad je samostalnosti Lijepe naše su donošene, no nisu realizirane.** Točno, od postanka RH do danas donosile su se prometne strategije koje se nisu poštivale. O tome govori, na primjer, podatak iz Prometne strategija RH od 1999. do 2010. godine. Ona je predviđjela to da od će se ukupnog proračuna za prometnu infrastrukturu 25 posto utrošiti na

željeznicu, 40 posto na ceste, 10 posto na intermodalni prijevoz, a 25 posto na ostale vidove prijevoza. Na kraju razdoblja rezultat je bio sljedeći: 84 posto novca utrošeno je na ceste, 10 posto na željeznice, ostatak na druge vidove prometa, a niti lipa za intermodalni promet. Ali vremena se

mijenjaju! HŽ infrastruktura postavila je ciljeve među kojima je najvažniji cilj - željezница na parametrima europskih koridora i usluga. Jer, na tragu ostvarivanja ciljeva održivog razvoja, Europa je kao prioritet stavila željeznicu, kao ekološki najprihvatljiviji oblik kopnenog prometa koji će doprinijeti dalnjem usporavanju klimatskih promjena. Kao članica EU Hrvatska se obvezala ići u tom smjeru i 2017. donesena je nova prometna strategija do 2030. koja je dala značajno mjesto željeznicama, uključujući posebne mjere za razvoj željezničke infrastrukture kao najvažnije karike u lancu intermodalnog prijevoza tereta i integriranog prijevoza putnika. Ulaskom u EU otvorene su nam i nove finansijske perspektive tako da su



BROJ 87 TRAVANJ 2019.



## Raste li politička volja za gradnjom Nizinske pruge?

Političke volje je uvihek bilo, ali nas je sada „zapala“ realizacija. Tema za potrebom izgradnje „nizinske pruge“ stara je preko 110 godina. Nakon što je 1873. godine izgrađena dionica pruge Karlovac - Rijeka i tako Budimpešta spojena sa Kavarnerom, mediji su u to doba zbog planinskih karakteristika prugu nazivali „gornata pruga“, a već prve godine pokazalo se mnoštvo teškoća u održavanju prometa, naročito u Gorskome kotaru. Već 1907. počelo se raspravljati o „nizinskoj varijanti“ i poboljšanju izgradnjom drugoga kolosijeka na dionici između Karlovca

ke, a raspravlja se i danas. Zistar Butković često ponavlja: "ste imamo, sada je na redu neznica!" To nas ohrabruje jer ujemo da ćemo imati podršku njenom dovršetku, samo treba surati dovoljno sredstava i ponodavni okvir. Zakonodavni okvir mo u Prometnoj strategiji 2017.-0., a u EU fondovima ima dovoljno ca. Na nama je da ubrzamo izradu ekata i da završimo prugu.

agrebačko pristanište. Ta dva projekta trebaju osigurati dovoljno kapaciteta za sve terete koji se čekaju nakon modernizacije riječkog rometnog pravca.

Molimo da prokomentirate  
krasnu priliku za željeznicu u  
RH: povezivanja luke Rijeka  
luke Vukovar. Što po tom  
povezivanju čini HŽ Infra?

Ž Infra čini najviše što može. Kao što znate u tijeku je odabir izvođača za radove na modernizaciji elektrifikacije dionice Vinkovci - Vukovar, modernizirana je dionica Vravoska-Okučani, a za ostale dionice prema Zagrebu izrađuju se projekti. Riječka i vukovarska luka povezane su željeznicom, ali postoji i dugotrajna ovijest želja za povezivanjem riječke vukovarske luke željeznicom do lavonskog Broda pa vodenim putem kanalom Sava-Dunav do Vukovara. Opcije su razne, kao i zagovornici. To nije bila ekološki najpovoljnija veza, ali nije to skup projekt i snažno zadire u prostor. Dok se na višim razinama ne donesu odluke o tome - mi se bavimo svojim željezničkim projektima.

**Dug HŽ Carga nama u HŽ Infri već je premašio 300 milijuna kuna. Kad je donesena politička odluka da HŽ Infra bude servis, odnosno kasica-prasica HŽ Carga i kako namjeravate riješiti taj problem?**

Dug HŽ Carga na dan 31.12.2018. iznosi 293 milijuna kuna. U taj iznos uključen je i dio duga koji HŽ Cargo osporava, a koji se uglavnom odnosi na odštete zahtjeve i on iznosi 66,7 milijuna kuna. Taj iznos je u cijelosti utužen. Oko preostalog dijela duga traju pregovori o opcijama naplate. Riječ je o strateškom partneru HŽ Infrastrukture i pokušavamo naći zajedničko rješenje kako ne bismo ugrozili daljnji razvoj željeznice u RH što je primarni cilj i strategija HŽI. Jednak pristup bismo primjenjivali za sve strateške kupce HŽI, odnosno željezničke prijevoznike licencirane za prijevoz u RH.

Također, moramo biti svjesni i činjenice da je financiranje EU projekata odobreno temeljem studija isplativosti koje se, između ostalog,

baziraju na projekcijama budućeg prometa, a gašenje najvećeg operatera teretnog prijevoza u RH bi značajno narušilo finansijsku konstrukciju i potencijalno dovela u pitanje isplativost projekata te sukladno tome i financiranje projekata.

#### UPRAVA I RADNICI HŽ INFRE

**Dodirnimo se poticajnih mjera. Novci su osigurani i čekaju Vaše poteze. Namjeravate li rješavati problem radnika koji su trajno izgubili zdravstvenu sposobnost i kako?**

- Razmatramo nekoliko mogućnosti. Naime, kao što znate, postoji i mogućnost da radnici koji su trajno izgubili grupu rade na nekim drugim poslovima/ radnim mjestima.

Odluka o tome na koji način će postupak rješavanja radno-pravnog statusa tih radnika biti proveden je poslovna odluka poslodavca.

**Molimo da prokomentirate činjenicu da nikad nismo**

**imali veći broj imenovanih nadređenih radnika.**

Da, točno je da nikada nismo imali veći broj imenovanih nadređenih radnika, no smatramo, a već se i pokazalo u praksi, da je dobro za poslovanje da imenovani nadređeni radnici budu i tzv. razini mikroorganizacije.

#### Sistematisirani broj radnih mjesta nikada nije do kraja popunjeno - koji je razlog tome?

- Nekoliko je razloga tome. Sistematisirani broj radnih mjesta potrebno je analizirati i eventualno revidirati, svakako u nekim područjima poslovanja te istovremeno taj broj uskladiti sa stvarnim potrebama poslovanja, ali i realnim mogućnostima financiranja. Jasno je da pri tome svakako treba voditi računa da ne bude niti u jednom trenu ugrožena sigurnost prometa. Treba razmotriti i mogućnost definiranja mikroorganizacije kroz Pravilnik o organizaciji, odnosno koji bi bio utjecaj na ukupni broj sistematisiranih radnih mjesta. To



se prvenstveno odnosi na činjenicu da Prilog 7 KU više ne postoji. No, svakako treba imati na umu i to da je donesen Plan zapošljavanja radnika s iskustvom na neodređeno vrijeme, kao i prijem novih pripravnika, a koji su doneseni nakon savjetovanja sa socijalnim partnerima. Ti su planovi već u fazi realizacije, a sukladno dinamici koju je donijela Uprava.

**Problem manevriranja u kolodvoru Perković, ništa se nije pomaknulo unatoč od Vas iskazanom razumijevanju i obećanju rješenja problema.** U kolodvoru Perković, funkciju rukovatelja manevrom, koju danas obavlja prometnik vlakova, obavljat će radnici na radnom mjestu vlakovode odnosno rukovatelja manevre s ugovorom o radu u kolodvoru Knin a koji će biti privremeno raspoređeni u kolodvor Perković. Ovakav prijedlog organizacije rada već je upućen na savjetovanje sindikalnom povjereniku u funkciji radničkog vijeća u Područnoj radnoj jedinici pometa Jug.

**U procesu je provedba natječaja za zapošljavanje u Sektoru za promet na neodređeno 12 izvršitelja i 11 pripravnika. U tom Sektoru po Regionalnim jedinicama mjesечно nedostaje 251 izvršitelj. Kako pokriti razliku - kroz ulaganja u modernizaciju ide sporo.**

Kroz ulaganja u modernizaciju koja se očekuje u dogledno vrijeme, a koja će se odraziti na potreban broj radnika, može se očekivati osiguranje ŽCPR-a kojima danas na samom mjestu rukuju čuvari ŽCPR-a ili skretničari te uključenje u rad signalno-sigurnosnih uređaja u kolodvorima na dionici pruge Ogulin - Knin.

U cilju smanjenja razlike između raspoloživog i potrebnog broja radnika Uprava HŽI donijela je, a Nadzorni odbor potvrdio, nekoliko odluka o vanjskom zapošljavanju radnika u 2017., 2018. i 2019. godini. Riječ je o zapošljavanju pripravnika, ali i radnika s iskustvom. Konkretno, u Sektoru za promet, u navedene tri godine, predviđeno je

zapošljavanje ukupno 214 radnika sa zanimanjem tehničar za željeznički promet te 5 radnika VSS - prometne struke, mag. ing. prom. Do sada je od navedenog broja radnika realizirano zapošljavanje 36 radnika, tehničara za željeznički promet i 5 radnika VSS - prometne struke.

#### ZAVRŠNO

**Čini se da baš i niste skloni razvijanju socijalnog dijaloga. Kakav je odnos sa sindikatima?**

To je Vaše mišljenje. Moj odnos sa sindikatima je odličan. To što se u nekim stvarima ne slažemo ne znači da nema dijaloga i da su odnosi loši.

**Uskršnja poruka radnicima.** Prošlogodišnja prvo aprilska šala je bila bolja od ovogodišnje! Svim kolegicama i kolegama, našim dragim željezničarima i njihovim obiteljima želim sretan Uskrs!





## ZAŠTITNE CIPELE - GLEŽNJAČE - NEPRAVILNOSTI PRILIKOM ODABIRA

PIŠE: Mario Grbešić  
FOTO: SPVH



Nakon niza pritužbi radnika koji su zadužili nove zaštitne cipele, upozorenja povjerenika radnika za ZNR o neadekvatnim zaštitnim cipelama i u konačnici, održanih sastanaka s predstavnicima proizvođača spornih zaštitnih cipela nismo došli do zadovoljavajućeg rješenja.

Kako poslodavac nije poduzeo nikakve aktivnosti glede nesporno utvrđenih nepravilnosti prilikom odabira zaštitnih cipela, odnosno

nije poštivao odredbe Pravilnika HŽI-654 (uključivanje predstavnika radnika i samih radnika kod odabira zaštitne cipele) SPVH zajedno s kolegama iz SIHŽ zatražio je hitan inspekcijski izvid u HŽ Infrastrukturi d.o.o.

Fotografija u prilogu: Cipele koje su radnici vratili zbog nemogućnosti korištenja

SINDIKAT PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE  
SINDIKAT INFRASTRUKTURE HŽ-a

broj: R-55/2019  
Zagreb, 25. ožujka 2019.

REPUBLIKA HRVATSKA	
524 -MINISTARSTVO RADA I MIROVINSKOGA SUSTAVA	
Primljeno:	27 -03 - 2019
Klasifikacijska oznaka:	
Ustrojstvena jedinica	
Uradžbeni broj:	Pril.
	Vrij.

Ministarstvo rada i mirovinskoga sustava  
Inspektorat rada

Područni ured Zagreb  
Prilaz Ivana Visine 1-3  
10 000 Zagreb

predmet: Hitani inspekcijski izvid – traži se

Poštovani,

Pravilnikom o radnoj odjeći, obući i osobnim zaštitnim sredstvima za radnike HŽ Infrastrukture d.o.o. (Pravilnik HŽI-654) definirane su obveze Poslodavca kako slijedi:

### Članak 4.

Poslodavac određuje radnu odjeću, obuću i osobna zaštitna sredstva na temelju procjene rizika za sigurnost i zdravlje kojima su radnici izloženi pri radu (Procjena rizika).

### Članak 6.

Poslodavac je dužan omogućiti predstavnicima radnika da od ponuđenih artikala radne odjeće, obuće i osobnih zaštitnih sredstava koja odgovaraju tehničkim i funkcionalnim uvjetima te propisanim normama, nakon probnog korištenja (predviđeni optimalni rok) predlože ono koje im najbolje odgovara.

Poslodavac je odabir radne obuće (**zaštitne cipele gležnjače šifra 50702**) proveo na način da u istom postupku nisu sudjelovali predstavnici radnika, a niti sami radnici, što je u suprotnosti s odredbama Pravilnika o radnoj odjeći, obući i osobnim zaštitnim sredstvima za radnike HŽ Infrastrukture d.o.o. (Pravilnik HŽI-654) i odredbama Pravilnika o uporabi osobnih zaštitnih sredstava ( Narodne novine br:59/96,94/96,114/03 i 100/04) ministarstva gospodarstva, rada i poduzetništva.

Kako ni nakon niza upozorenja, poslodavac i dalje nije poduzeo nikakve korake vezano za oticanje spomenute neurednosti, a s ciljem omogućavanja normalnog, sigurnog rada i zdravlja naših radnika i poštivanja zakonskih i podzakonskih akata, pozivamo Vas da izvršite hitani inspekcijski izvid u HŽ Infrastrukturi d.o.o , sa sjedištem u Zagrebu, Mihanovićeva 12.

S poštovanjem,





## SEKTOR ZA PROMET – DO KAD APSURDI?

PIŠE: Mario Grbešić  
FOTO: SPVH

Najnoviji „uradak“ Sektora za promet samo je nastavak daljnog „prostituiranja“ prometnih propisa. Iako je ovaj put naputak potpisani od strane direktora (ne znamo da li je njegovo autorsko djelo ili su ga pisali vjerni suradnici spremni na razne vratolomije kako bi se umilili šefu) „relativno“ bezopasan, isti potkozna koji put dokazuje da propise i pravila prilagođavamo trenutnim potrebama i hirovima pojedinaca.

Konkretno, radi se o dopisu broj 952/19, 1.1. od 14. ožujka 2019. godine, a sporni dio citiramo:

„...Slijedom navedenog naložite šefovima kolodvora obvezu uvođenja stanja ergonomskih stolica (a po potrebi i ostalog inventara) u knjigu

primopredaje prometnika vlakova odnosno radnog mjesta koje ih koristi. Ukoliko dođe do oštećenja ergonomskih stolica i ostalog inventara obveza radnika je ispostavljanje izvještaja o nepravilnostima (Pe-19), a sukladno alineji 4. stavka 4. članka 9 Upute HŽI-28. Ispostavljanje Izvještaja o nepravilnostima je potrebno zbog daljnog postupanja, a kako bi ubrzali postupak popravka odnosno nabave novih stolica.“

Kao uvod u nastavak teksta navestimo članak 1. Upute HŽI-28 na koju se poziva direktor:

### Članak 1.

(1) Ovom uputom propisuju se oblik i način vođenja evidencija i drugih

**podataka o prometu vlakova koji su važni za sigurnost prometa**  
Za one od Vasko kojih se nisu susretali s Knjigom primopredaje službe prometnika vlakova istu objavljujemo na fotografiji xy. Iz navedenog je kristalno jasno kako se naputak direktora Španića „savršeno uklapa“ sa svim ostalim podacima koji se unose u Knjigu primopredaje službe prometnika vlakova. Istu je potrebno prilagoditi dodavanjem nekoliko točaka kao npr.:

- 20. Stanje uredskog namještaja
- 21. Stanje računala
- 22. Stanje pisača
- 23. Stanje poda (broj rupa - rast u odnosu na prethodnu smjenu)

- 24. Boja na zidovima (tamnjenje u odnosu na prethodnu smjenu...)
  - 25. Broj rola toaletnog papira/ broj listića u sanitarnom čvoru
  - 26. WC daska (s poklopcom ili bez)
  - 27. Garderobni ormari (ima/nema), itd....
- U originalnom tekstu sada bi išao nastavak koji se tiče potrebe za pisanjem Pe-19, citiramo jedan malo dijela: „...Usklađu s pravilima vođenja Pe-19 kod „prerevnih“ šefova možemo očekivati žurno provođenje istražnog postupka i pronalaženje krivca za činjenicu da je ergonomski stolac iz „ispravnog stanja prešao u stanje kvara“, te javno prokazivanje krivca upisom na poleđinu matice...“. Međutim, kako je u međuvremenu dio koji je predviđao pisanje Pe-19 povučen od strane direktora
- (na naše uporno inzistiranje) spomenuti dio teksta smo izbacili.

Zaključno, ne sumnjujući moć prosuđivanja i inteligenciju čitalaca ovih redaka, prepoznajete ironiju i sarkazam kojima odiše prvi dio ovog teksta. Pojedincima u Sektoru za promet, na žalost sve učestalije, neprihvatanje bilo kakvog sindikalnog prijedloga (s naglaskom na prijedlogu SPVH) postalo je „sveta misija“. Bez obzira koliko argumentirani bili. Činjenicu da će pri tome proizvesti hrpu bespotrebnih problema na terenu nitko ne uzima kao relevantnu.

Cijela priča oko ergonomskih stolica pokrenula se zbog inicijative povjerenika SPVH koji su nakon niza upozorenja poslodavcu odlučili obavijestiti

nadležni inspektorat. Nalaz inspektora koji je zabranio korištenje ergonomskih stolaca na postavnici Zagreb GK pojedinci iz Sektora za promet pokušali su „zaobići popravljanjem nepopravljivog“ i raznim drugim vratolomijama. Neki su išli toliko daleko da su počeli radnike optuživati kako namjerno trguju stolice (?!). Često i prečesto se u HŽ Infri ponavlja krialica: „Radimo apsurdro da bi apsurdu došao kraj“...

Srećom ovaj put je Uprava HŽI odlučila prihvatiti sindikalnu inicijativu i priča oko ergonomskih stolica se napokon „zakotrljala“ u pravom smjeru donošenjem odluke o nabavci potpuno novih i kvalitetnijih ergonomskih stolica. U tu svrhu odobren je iznos oko 770.000,00 kn što svakako pozdravljamo.

Centar, Istok, Jug, Sjever i Zapad

### Predmet: Ergonomске stolice i inventar

U proteklom periodu pojavili su se problemi sa ergonomskim stolicama i pored nastojanja da se održavanjem i popravcima osiguraju uvjeti za rad prometnika vlakova i ostalih radnika. U tijeku je provođenje postupka za nabavku novih ergonomskih stolica.

Slijedom navedenog naložite šefovima kolodvora obvezu uvođenja stanja ergonomskih stolica (a prema potrebi i ostalog inventara) u knjigu primopredaje prometnika vlakova odnosno radnog mjesta koje ih koristi.

Ukoliko dođe do oštećenja ergonomskih stolica i ostalog inventara obveza radnika je ispostavljanje Izvještaja o nepravilnostima (Pe-19), a sukladno alineji 4. stavka 4. članka 9. Upute HŽI-28. Ispostavljanje Izvještaja o nepravilnostima je potrebno zbog daljnog postupanja, a kako bi ubrzali postupak popravka odnosno nabave novih stolica.

S poštovanjem,

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



**Primopredaja prometne službe prometnika vlakova**

Dana ..... 20. godine u ..... samogodinu .....

1. Primjet: a) Uvedeni vlakovi; .....  
 b) Otkazani vlakovi; .....  
 c) Pre vremena prošli su vlakovi; .....  
 (u obliku razločnika vlak/minula)  
 d) Kasne vlakovi; .....  
 e) Dano dopuštenje za vlak; .....  
 f) Na putu vlak; .....  
 g) U kolodvoru vlak; .....  
 h) Pomicena (transfrena) križanja; .....  
 i) Nema odjave za vlak; .....  
 j) Nema pružno osoblje o prometu obavijesteno — nije obavijesteno (nepotrebno prečitati)

2. Sastavljeni vlakovi čekaju na otpisu, pripisani vlakovi koji nisu raslovrani; .....

3. Sastavljeni vlakovi čekaju na otpisu, pripisani vlakovi koji nisu raslovrani; .....

4. Vržaju pružnih vozila; .....

5. Situacija u kolodvoru po kolosijecima; .....

6. Stanje brata po S-15. Narode obavijesti o brutu (brzopokvaljivo, živo, eksploziv i dr.); .....

7. Podjela vagona po VAG-28;

B. Naručene-blokirane lokomotive, vlakopravno osoblje; .....

8. Duplikati ključeva skrinica započaćeni na svom mjestu upotrijeljeni — nisu upotrijeljeni (nepotrebno prečitati)

9. Duplikati ključeva skrinica im-a-nem-a i gdje; .....

10. Žatvor pruge-kolosijeka im-a-nem-a i gdje; .....

11. Lagane vozilje po evidenciji; .....

12. Stanje SS - ITT - uredaj; .....

13. Stanje posljednjih brojeva na brojačima pomoćnih tastera na komandnom stolu elektronegativnih uređaja; .....

14. Promjene u rasporedu službe; .....

15. U prilogu nalazi I., II., III i prugusnice, Poslovni red kolodvora I. i II. dio, Pravilnici 61, 62, Up. 65, SU 64, materijal  
Vaznog reda, ostala pomagala po Popisu; .....

16. Primjene a neizvršene naredbe; .....

17. Stanje manevarske lokomotive i manevarskog osoblja; .....

18. Predaja ključeva apoteke za pružanje prve pomoci; .....

19. OSTALI PODACI: .....

Prijeđeo: .....  
Prisutan Šef Kolodvora: .....

**HŽ INFRASTRUKTURA**  
10 000 Zagreb, Mihanovićeva 12

1.1. Sektor za promet  
T/II/ / #2

tel: +385 (0)1 378 33 01  
fax: +385 (0)1 378 28 11  
e-mail: ihomir.spanic@hzinfra.hr  
naš broj i znak: 952-1119, 1.1.  
vaš broj i znak:  
datum: 01. travnja 2019.

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

## Predmet: Ergonomski stolice i inventar

- dopuna dopisa 952/19 od 14.03.2019

Naš dopis broj 952/19 od 14. ožujka 2019 godine mijenja se i glasi:  
U proteklom periodu pojavili su se problemi sa ergonomskim stolicama i pored  
nastojanja da se održavaju i popravljaju osiguraju uvjeti za rad prometnika vlakova i  
ostalih radnika. U tijeku je provođenje postupka za nabavku novih ergonomskih stolica.  
Slijedom navedenog naložile šefovima kolodvora obvezu uvođenja stanja  
ergonomskih stolica (a prema potrebi i ostalog inventara) u knjigu primopredaje  
prometnika vlakova odnosno radnog mjeseca koje ih koristi.

S poštovanjem,

Direktor Sektora  
za promet:  
  


HŽ INFRASTRUKTURA d.o.o.  
REGIONALNA JEDINICA  
HŽ INFRASTRUKTURE ISTOK  
Broj: 248 Dne, 04-04-2019



## PROPISI ILI DOGME

PIŠE: Marinko Sirovec  
FOTO: Nebojša Gojković

Vjerljivo se većina sjeća nekih davnih dobroih vremena kad su prometni propisi bili do kraja dorečeni, primjenjivi u praksi i skoro da nije bilo "rupa" u njima. Upute koje su pisane bile su striktno utemeljene na Pravilnicima i nisu se mogle prilagođavati tek tako.

No, vremena u kojima danas radimo su daleko drugačija. Propisi kroz Pravilnike i Upute donose se, mijenjaju i prilagođavaju prema trenutnoj potrebi... A gdje smo tu mi, izvršni radnici HŽ? Mi smo na vjetrometini između ionako nedorečenih propisa, onih koji ih donose i dakako onih koji nas kontroliraju,

Kod donošenja novih propisa naše se primjedbe uredno ne uvažavaju (ako i dobijemo predviđenu izmjenu na uvid), a kad kreće primjena propisa to izgleda svakako samo ne jednoobrazno i smisleno, različito od Regije do Regije, čak od kolodvora do kolodvora. U stvari, to izgleda tako da nam se čini da to nisu Pravilnici i Upute već dogme koje su nam nametnuli

oni koji imaju moć da kreiraju propis kakvog su ga oni zamislili i protumačili i kako im trenutno odgovara; ujutro vrijedi jedno, a ako nekome zatreba, poslijepodne vrijedi nešto drugo. Nimalo drugačije ne ide niti postupak izmjene npr. Upute. Kako smo izvrsno informatički opremljeni, ekipa ima moć prema potrebi promijeniti "crno" u "bijelo" jednom e-poštom samo tako, znači nije to neka od 50 nijansi sive u neku drugu nijansu sive nego "crno" u "bijelo"! E-poštom? Što je slijedeće? Propisat će nam da, ako to njima u nekoj situaciji odgovara, recimo strojovodi možemo putem društvene mreže uručiti pismeni nalog? Služba Informatike će nam promptno izraditi profile i očezi s nalozima..., samo od silnih lozinki koje se sastoje najmanje od po dva znaka iz četiri grupe znakova (...) će nam se zavrtjeti u glavi.

I nije to sve što dere po izvršnim radnicima. Još više boli činjenica da se mi moramo pridržavati svega na bilo koji način propisanog, ali zato ekipa

koja izvodi radove uz kolosijek po kojem se odvija željeznički promet se uredno oglušuje na propisano u isto Uputi kojom su dobili "bijelo" umjesto "crnog", a sve pred očima onih koji su to propisali, i nikome ništa..., idemo dalje, kamo, do kuda?

Gdje je onda smisao propisa, učenja propisa, poučavanja?

Mi u ovome slučaju nismo poučeni, pa ljudi dragi mi smo indoktrinirani! Kako drugačije nazvati usadihanje u glavu nečeg kao dozvoljenoga što je do prije nekoliko minuta bilo strogo zabranjeno? Kuda nas to vodi? Nadređeni radnici i oni nadnadređeni lijepo su to zamislili, ali pitanje je koga će pripadnici Interventne Policije voditi liscima vezanoga u Remetinec: izvršnog radnika ili (nad) nadređenog koji se posuo pepelom? I kako kaže stara narodna poslovica "dok zec dokaže da nije bik, odu j...", u ovakvim uvjetima to je realnost za svakog izvršnog radnika dokle se god ovakve stvari dopuštaju.





## NAJGORI U EUROPI(?)-MI SETAKVIMA NE VIDIMO

PIŠE: Branimir Butković  
FOTO: Branimir Butković

Popriličan broj medija sredinom ožujka objavio je vijest kako su „Hrvatske željeznice po učinkovitosti najgore u EU“. E sada na koje se to hrvatske željeznice misli ostaje dvojbeno. Tko je tu prozvan da li HŽ Infrastruktura, HŽ putnički prijevoz, HŽ Cargo ili svi zajedno? Pretpostaviti ćemo svi zajedno. Prije toga pismo premijeru napisao je i čelnici Sindikata strojovođa Hrvatske - Nenad Mrgan. Pismo je odaslano 24. siječnja 2019., a „zagubalo“ se u ožujku. Koji dan kasnije mediji su isto tako detaljno objavili kako su čelnici Sindikata hrvatskih željeznica nezadovoljni stanjem uputili pismo premijeru i najavili prosvjede (za početak). Da li je sve to skupa povezano ne

bih procjenjivao, ali nekako se terminski poklopilo. Isto tako, tu i tamo, „Telegram“ objavi kakav „insajderski“ tekst tematski povezan s HŽ Infrastrukturom. Tako se Drago Hedl dotakao nabave snjegočistača, naše informatike i njenog čelnika, uprave poduzeća, a posljednja je tema vezana uz „pipkanje kolegice“. Sve u svemu radi se o jako dobro napisanim i za čitanje zabavnim tekstovima.

I kada se sve to stavi na kup, na željeznicu se malo tko uzbuduje, niti oni niže pozicionirani, ni srednje pozicionirani, a bogme niti čelnici. I to je ono što zapravo zabrinjava. Zavladala totalna ravnodušnost koja traje i traje. A tema oko kojih bi se nekada raspravljalo i po hodnicima i

na važnim sastancima je koliko hoćeš. Sjećam se kako je moj stari šef znao reći pad „neto tonskih kilometara“ ispod određene razine bio bi znak za uzbunu. Palila bi se crvena lampica i sastajao bi se Poslovodni odbor (Uprava u proširenom sastavu op.a.). Da stvari možda i nisu toliko loše barem u HŽ Cargu svjedoči nagrada „Brand leader award“ koju je za „izuzetan doprinos razvoju transportnog tržišta jugoistočne Europe“ u Beogradu primio direktor, Gordan Žurga. Zadovoljstvo radom „prvog čovjeka“ HŽ Carga, u svojem pismu premijeru Plenkoviću izrazio je i Nenad Mrgan predsjednik SSH. U razgovoru za „Poslovni dnevnik“, Gordan Žurga ističe:

- „Da nije repova podmirili bi sve obvezе...“

I da zaključimo - u HŽ Cargu situacija je zapravo jako dobra tako da ocjena Europske komisije ovdje nije pogodila metu. Treba reći i da HŽ Cargo djeluje na liberaliziranom prijevoznom tržištu i za 2017. godinu je prema podacima HAKOM-a na našim prugama prevezeno ukupno 12.384.685 tona tereta. HŽ Cargo je prevezao 8.660.605 tona, a preostali dio prevezli su, kako je to formulirano, „ostali“. Do sada nisam uspio pribaviti podatke za proteklu godinu:

„...javite se za petnaest dana...bit će uskoro i tako...“

Neformalno sam doznao kako je ukupan rast negdje oko 13,5 milijuna tona tereta. E sada bitno je vidjeti koliko od te količine vozi HŽ Cargo, a koliko „ostali“.

HŽ Putnički prijevoz je krajem prošle godine uspio zaustaviti višegodišnje negativne trendove u prijevozu putnika. Nastoje voziti vlakove, a i brojni potpisi ugovora širom Hrvatske vezani uz popuste za prijevoz učenika i studenata „lijepo se vide u medijima“. Naravno da su kritike i nezadovoljstvo putnika vezanim uz kašnjenja vlakova u prvom redu usmjerene prema „putničarima“, ali sve u svemu čini mi se da ni oni, nisu najgori u Europi.

I na kraju ostaje „HŽ Infrastruktura“

- „najveći korisnik fondova EU u Hrvatskoj“. Već u prvoj rečenici si pomislis, pa nisu ni ovi zaslužni za ocjenu Europske komisije o učinkovitosti željeznice. Istina, najznačajniji projekt pruga Dugo Selo - Križevci prema riječima člana uprave HŽ infrastrukture, Darka Barišića kasni 15 mjeseci (svaka čast na istini op.a.). Oni iz Bjelovara pak stalno pile zbog pruge Gradec - Sveti Ivan Žabno.

- „Kaj se „njupate“ - bit će uskoro...“

Treba isto tako reći da se ostali projekti odvijaju dobrim tempom tako da je u prosjeku sve OK.

S druge pak strane ima nešto što se zove i održavanje pruga - remonti. I opet pitanje za naše službenike za informiranje:





- Koliko je kilometara pruga ukupno remontirano 2015., 2016., 2017. i 2018. godine?

I to je zapravo temeljni uzrok ocjene Europske komisije o učinkovitosti HŽ. Po ovakvim prugama niti novi niti stari vlakovi ne mogu razviti pristojne brzine.

U prošlom broju časopisa naveli smo podatke našeg Sektora kadrovskih i svakojakih poslova da u sljedeće tri i pol godine uvjete za starosnu mirovinu ispunjava 2800 radnika. To će reći da će uskoro „na pruzi“ nedostajati ljudi. I tako dolazimo do kraja i zaključka da je više-manje sve OK, odnosno da se ne treba previše nervirati. Nove vijesti prekrit će stare i nitko se neće previše uzbudjavati jer zapravo i nema razloga. Bit će bolje.

Jasno je da najave prosvjeda i pokoje pismo, pa i pisanje medija ne mijenjaju zapravo ništa. Ali uskoro će početi kolektivni pregovori i onda bi moglo „letjeti perje“. Jednom sam tako razgovarao s dečkima iz T - Coma i rekao kako imaju dobre plaće. To ih je iznerviralo:

- „Je nas pet i Mudrinić u prosjeku imamo dobru plaću.“

Na željeznici su sa Renatom Sušom došle i brojne drugarice pa su „posjećeni stari isluženi kadrovi“, a posljednjih par godina s novim direktorom došlo je nešto konzultanata i direktora koji su solidno zbrinuti. No prosječni željezničar (referent, samostalni referent, glavni referent) plaćeni su isto kao i davne 2008. godine, a niti onda nisu imali puno. Tu su još i izvršni radnici sa vrlo skromnim satnicama.

I nisam siguran da će sindikati moći potpisati Kolektivni ugovor kao prije tri godine. I što ostaje - ili povećati masu plaće ili pak oduzeti onima koji neopravданo imaju previše, a takvih nije malo ma što god oni o sebi mislili. Do tada „take it easy“, a kada dođe vrijeme bit će veselo, i vrlo vjerojatno će se željezničari probuditi iz zimskog sna i uvjerena da je trenutno stanje sasvim OK.



## PRUGA OD ZAPREŠIĆA DO ZABOKA ZATVARA SE NA NEKOLIKO MJESECI

PIŠE: Milan Kovačić

FOTO: Milan Kovačić

Napokon su jesenjas počeli radovi na modernizaciji i elektrifikaciji pruge Zaprešić-Zabok. Radove izvodi renomirana tvrtka Swietelsky. Da se radovi ozbiljno provode, građanima je posvjedočilo djelomično zatvaranje pruge od Zaboka do Zaprešića u prosincu prošle godine. U tom periodu je u pet ciklusa zatvora završeno tamponiranje između Zaprešića i Novih Dvora. U zimskom periodu izvodili su se radovi na dijelovima trase gdje se izmiče kolosijek zbog povećanja radijusa krivina. Ti radovi su se izvodili na cijeloj dionici koji su samo djelomično utjecali na promet na način da su uvedene lagane vožnje na mjestima gdje se izvode. Osim navedenog izvođeni su radovi na izgradnji cestovnog mosta Horvacka i željezničkog mosta Vučerna. Od 1. travnja ove godine počelo je permanentno zatvaranje cijele dionice koji će trajati do 1. listopada.

U tom periodu neće biti željezničkog prometa, nego će se putnici prevoziti autobusima. Također je počela i rekonstrukcija južnog dijela kolodvora Zabok gdje će biti smješten i budući dio teretnog kolodvora, kao i dijela sadašnjeg kolodvora gdje su srušeni postojeći kolosijeci i peroni. Zato su izvedeni radovi na uređenju privremenih perona sjevernom dijelu kolodvora Zabok na koje ulaze vlakovi iz pravca Varaždina, Gornje Stubice i Đurmanca. U kolodvoru Zabok radi na izgradnji nove zgrade za smještaj signalno - sigurnosnih i telekomunikacijskih uređaja. U tu svrhu srušena je stara skladišna zgrada. Također su premještaju elektroenergetski vodovi, magistralni vodovod i ostali komunalni vodovi na više lokacija duž cijele dionice. Permanentni zatvor pruge izazvati će i poprilične prometne probleme u gradu Zabok. Obzirom da bi

negdje oko zatvaranja pruge mogli krenuti i radovi na rekonstrukciji Prilaza dr. Franje Tuđmana, odnosno industrijskoj cesti. Dogovoren je s Hrvatskim cestama da se promet preusmjeri na brzu cestu i na cestu kroz Hum Lug Zabočki. Prostor blok kolodvora je rezerviran samo za autobuse u dolasku i odlasku, a koji voze umjesto vlakova. Tim zatvaranjem povećala se sigurnost putnika. Putnicima će trebati dosta strpljenja u svladavanju prepreka, jer trebaju pješačiti dvjestotinjak metara od privremenih perona, pomoćnim stazom uz gradilište nove zgrade za smještaj novih signalnih telekomunikacijskih uređaja do trga i ući u autobuse. Nadamo se da će naši putnici to izdržati i konačno doživjeti san svih nas o brzoj pruzi prema Zagorju.





**DUŠKO MUCALO**  
umjetnik

## ...”RADNIČKA ODMARA SE KLASA”...

RAZGOVARAO: Nebojša Gojković  
FOTO: Nebojša Gojković

On je istinska legenda hrvatske zabavne glazbe i estrade. On je ujedno i najpoznatiji osmijeh, te na neki način i „zaštitno“ lice Splitskog festivala na kojem ima više nastupa nego što pojedine današnje „zvjezdice“ imaju godina života. Neke njegove pjesme već odavno su prerasle svoju prvobitnu namjenu i postale svojevrsni glazbeni „spomenici“ i podsjetnici na jedan puno ljepši život i vrijeme. Iako je lagodno mogao živjeti od svog minulog rada i stare slave, junačko srce nije mu dalo mira, pa se pod stare dane vratio svojoj prvoj ljubavi, odnosno kazalištu. I nije pogriješio, tako da zadnjih nekoliko godina, a na radost onih najmladih, sa svojim „Suncokretom“ gostuje diljem Hrvatske. On je Duško Mucalo i naš je novi sugovornik u serijalu „POZNATA LICA I ŽELJEZNICA“. Bitno je reći da je potkraj prošle godine, a nakon gostovanja njegovog kazališta u Našicama, upravo on bio onaj poticaj i inspiracija iz kojih je kasnije proizašao ovaj naš serijal. Odmah se odazvao našem pozivu na razgovor, a za realizaciju istog iskoristili smo njegovo gostovanje u Đurđenovcu. Razgovor smo vodili u prostorijama dječjeg vrtića „Jaglac“ za što se ovim putem zahvaljujemo direktorici Renati Plečić i njenim tetama. Kako se oni NAJVEĆI prepoznaju ne samo po uspjehu kojeg su postigli, već i po tome kako se nakon tog svog uspjeha ophode prema onim ostalim, posve običnim ljudima „iz susjedstva“, tako je i opći utisak koji smo ponijeli s ovog razgovora to da je ona prva rečenica ovog teksta više nego opravdana. Srdačan i susretljiv, jednostavan i neposredan, pun mladalačkog entuzijazma i energije, uz sveprisutni osmijeh, Duško Mucalo pravi je primjer kako se na najbolji način predstavlja svoja

profesija, kao i kraj iz kojeg netko potiče. Uistinu je bilo zadovoljstvo razgovarati i družiti se s ljudskom i profesionalnom veličinom kao što je on, a razgovor je tekao otprilike ovako...

**Poštovani gosp. Mucalo,** 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...**

Evo, ja sam ovaj mjesec, točnije 12. travnja došao do 65. godine života, tako da sada idem u penziju, ali ne i u mirovinu. Dokle god budem mogao raditi, ja se neću smiriti. Takav sam duh, radio sam odmalena i evo, prošao sam 40 godina radnog staža, pa ču nastaviti i dalje. Osnovnu i srednju školu, glazbenu školu, fakultet; sve sam to obavio u Splitu. Oženjen sam i otac dvoje djece. Sin je završio ekonomiju, a kćerka medicinu.

**Većina naših čitatelja zna Vas kao vrhunskog zabavljača i osobu gotovo neiscrpne kreativnosti. Ta Vaša zabavljačka crta kod Vas se manifestirala već u najranijem djetinjstvu...**

Da, počeo sam pjevati već s 9 godina na jednom dječjem festivalu gdje sam osvojio 2. mjesto u Hrvatskoj, tako da je to bio jedan „bombastičan“ početak. Kasnije sam malo pauzirao, završio glazbenu školu, nakon čega se ponovo aktiviram i počinjem s pjevanjem, samo što je to ovaj put bilo puno ozbiljnije.

**Odrasli ste u Splitu i to u njegovom strogom centru.**

**Kako je izgledalo odrastanje u jednoj takvoj, po mnogo čemu specifičnoj sredini?**

Bilo je lijepo. Ja sam stanovaо u jednoj „glazbenoj“ ulici; zvala se Petra Iljića Čajkovskog i bila je udaljena nekakvih 50 metara od kazališta. Mi smo kao djeca stalno išli u kazalište, nekada smo plaćali ulaz, a nekada smo se i „švercali“. Ulica je bila mala, ali je imala puno djece, tako da je to bilo jedno sretno djetinjstvo.

**Pravu slavu stječete na istom festivalu godinu dana kasnije s pjesmom „K-15“, u narodu poznatijom po nazivu „Radnička odmara se klasa“. Bila je to i Vaša prva ozbiljnija zarada... Moglo bi se reći da je to i pjesma koja je na najbolji način opisala jedno vrijeme i jedan način života koji teško da će se više ponoviti...**

Bravo, vidim da ste odlično informirani. Ja sam tada bio mlađ, vedar, poletan i odigrao jednu dobru rimu; „Plavi se Jadran talasa, radnička odmara se klasa“. Jedna dobra „caka“ s još par „štoseva“ i to je bio takav hit da je šest televizijskih stanica snimalo spot u Splitu, jer tada su se spotovi snimali na licu mjesta. Ja sam tu i dobro zaradio, jer sam bio i izvodač i autor glazbe i stihova, a od zarade sam tada mogao kupiti dva nova auta. Poslije je došlo „Odakle se čisti riba“, pa ostale pjesme i tako sam ja u stvari počeo stvarati jedan svoj prepoznatljivi imidž.

**Osim sa svojim bendom, tih 80-ih godina na Splitskom festivalu pojavljujete se i kao autor pjesama. Jedna od onih koje su tada izazvale**

**posebnu pozornost, bila je i pjesma „Došla marka dinaru na more“ u izvođenju pokojne Đurdice Barlović. Zanimljivo je da je ova pjesma tada bila namijenjena jednoj drugoj pjevačici...**

Bila je namijenjena Lepoj Breni. Tada je bio taj preokret kada su Miroslav Ilić i Lepa Brena trebali doći na Splitski festival. Ja sam Lepoj Breni i njenom menadžeru u jednom frizerskom salonu pokazao pjesmu i ona je bila oduševljena. Došao sam doma sav sretan i iako „Prava Kotka“ nije trebala izvoditi tu pjesmu, rekao sam svojim momcima: „Slušajte, Zdenko Runjić hoće ovo“. Brena je tada bila u vrhu popularnosti i da je ona to snimila, ja bih i dan danas živio od te pjesme. Međutim, ona je tada otkazala festival i otišla za Bobom Živojinovićem na „Wimbledon“ i tako je moja šansa propala...

**Član ste i Hrvatskog društva skladatelja. Koji je to danas broj pjesama koje nose Vaš potpis?**

Nosi ga oko 200 pjesama. To su pjesme koje ja pjevam i one koje sam pisao za druge. Jedna od najpoznatijih pjesama koje sam napisao za druge je pjesma „More li“ koju je izvodio pokojni Vinko Coce. Ja sam tu autor i teksta i glazbe i to je jedna od najizvođenijih njegovih pjesama u posljednjih nekoliko godina.

**I dalje nastavljate nastupati na Splitskom festivalu gdje 10 godina za redom dobivate nagradu za najbolji scenski nastup. Neke od tih**

**scenografija teško da će ikad biti nadmašene. Od kud inspiracija za nešto takvo i koliko je bilo zahtjevno neke od njih postaviti na pozornicu?**

Bravo, odlično pitanje. Kruna mog estradnog djelovanja, budući da ja

nisam nekakav specijalni pjevač, su ti nastupi. U tri i po minute uživo, trebalo je to sve skupa naštimiti. Ja sam to pripremao mjesecima; pjesma, pa ideja za nastup, pa sponzori. Moji su nastupi koštali po 5000,00 maraka, pa kasnije i 10000,00 i 15000,00 maraka. To su sve „pokrivali“ sponzori, a ja sam to njima uredno vraćao kroz neke druge usluge. Ali, ako sam po nečemu prepoznatljiv, onda sam ostavio trag u tim spotovima. Sad kad pogledam neke od tih spotova na „CMC“ programu, ne mogu doći k sebi koliko je to bilo dobro. A bio sam i mlađi, pun energije i želje za dokazivanjem.

**Spomenuli smo u prethodnom pitanju da ste nagradu za najbolji scenski nastup dobili 10 godina za redom; koliko ste u stvari puta nastupili na Splitskom festivalu i čime se još možete pohvaliti kad je riječ o nagradama?**

Nastupio sam 27 puta, a što se tiče nagrada, dobio sam za Coci i za još neke izvođače koji su pjevali moje pjesme. Dobio sam i nagradu na Šibenskom festivalu za pjesmu „Namaži mi fetu kruva i paštete“. Možda mi je najbolja nagrada to što sam nastupao po cijelome svijetu, jer ja možda nikada ne bih vidio Australiju, Novi Zeland, Ameriku ili Kanadu, da nisam pjevao. Ipak, ja nisam bio tako poznat pjevač kao Oliver Dragojević ili Mišo Kovač, ali zato u svom domenu... Znalo se: kad dođe Mucalo, bit će vesele pjesme i bit će veselje.

**Već ste spomenuli da ste autor brojnih edukativnih lutkarskih mjuzikala za djecu. Koliko su djeca zahvalna, a koliko zahtjevna publika?**

Djeca su najzahtjevnija publika. Kada sam se bavio estradom, vi ste mogli biti dobri s nekim novinarom, pa on kaže: „Bilo je dobro, bilo



je fenomenalno“. Ovdje nema prevare, jer djeca ne znaju što su novinari, ne znaju što su mediji, oni vas prime ili ne prime. Tu sam se ja usavršavao gledajući svaku od svojih predstava i prateći reakcije djece. Djeci već nakon 20 minuta padne koncentracija, tako da predstava može trajati maksimalno pola sata. Onda sam ja predstave dinamizirao tako da se stalno nešto mora događati; ulazi, izlazi, lutka, scena, pjesma, animator... Na taj način sam naučio taj zanat i mislim da sada to dobro štim.

**Koliko otprilike predstava održite kroz jednu kalendarsku godinu i kakav je interes kod ciljane publike?**

Negdje oko 400 predstava. Ako znate da ne izvodimo subotom, nedjeljom i blagdanima, da ljeti ne radimo, onda je to sasvim pristojna brojka.

**Kad smo se već dotakli kazališta, nezaobilazan dio Vaše karijere je i mjesto intendanta Hrvatskog narodnog kazališta Split. Kako je uopće došlo do tog Vašeg angažmana?**

To je bio jedan neobičan događaj. Kada je Željko Kerum pobijedio na izborima za gradonačelnika Splita, tražio je intendanta i dvojica njegovih kandidata nisu prošla jer nisu ispunjavali uvjete. Mi smo se poznavali i ja sam mu rekao: „Željko, što ti misliš da ja budem, ja bih to volio raditi?“ On me pita imam li sve uvjete, a ja mu kažem da imam sve, čak i više. On je bio za to, međutim, bile su brojne prepreke, a mislim da je osnovna prepreka bila ta što je on bio gradonačelnik, jer on nije bio ni HDZ ni SDP, dakle nije imao njihovu podršku. Druga velika prepreka bila je ta što sam ja bio s estrade i tu je kulturni „establishment“ smatrao svetogrđem da intendant bude netko s estrade. Ljudi gledaju površno, oni nisu gledali tko sam ja.

Evo, vi ste se pripremili odlično, pa ste vidjeli cijeli moj životopis. Oni su smatrali da je podcenjivanje kulture da za intendanta dode neki koji tamo veselo skače po bini. Međutim, ja sam vrlo ozbiljno prišao tome poslu i da sumiramo na kraju; 420 predstava prošlo je bez greške, od toga 29 premijera, i nakon dvi i po godine ja sam otišao iz kazališta. A bilo je teško. Imao sam 500 članaka o sebi, uglavnom negativnih. To su stalno bile nekakve afere, izmišljanja i samo mi je žao što taj medijski „linč“ nisam prošao dok sam bio mlađi, jer bih iz toga izvukao fantastične koristi u životu.

**Rekao bi Balašević: „Boljima se teško prašta...“ U tom periodu posebno su do izražaja došle Vaše menadžerske sposobnosti, kao i neupitne komunikacijske vještine...**

Upravo i ovo privatno kazalište upućuje na to. U Hrvatskoj ima oko 300 kazališta, ali samo njih dva ili tri „šeću“ po cijeloj Hrvatskoj, jer to sve treba i organizirati. Treba osigurati i dnevnice i spavanja i sve to posložiti da funkcionira. Međutim, sad već imam i potporu sina. On zna sve, možda jedino ne bi znao napisati predstavu, ali sve drugo zna i mislim da je vrijeme da ja njemu to uskoro prepustim, a da ja ponekad turistički dođem vidjeti kako je u Slavoniji ili Istri.

**Kako danas gledate na jedno takvo iskustvo?**

Svi mi samo jedanput živimo i ne postoji pravilo što ćete u tom životu raditi. Život ide nekim svojim putem, vodi vas i uvijek treba imati i malo sreće. Ja možda nikad ne bih pjevao na festivalu da se nije pojavila „Prava Kotka“, a mogao sam biti talentiran koliko hoću. Da skratim; ja sam zadovoljan!

**Da se dotaknemo malo i nama najzanimljivije teme,**



**a to je željeznica. Kakva su tu Vaša iskustva?**

Evo vidite i ovu prigodu danas; mi smo birali između autobusa i vlaka i ja sam rekao: „Super, idem vlakom!“ Željeznica je jedan fantastičan način prijevoza. Čaroban. Nažalost, ona je danas u jednoj teškoj situaciji jer zahtijeva velika ulaganja u infrastrukturu. Međutim, tamo gdje je ravno kao kod vas u Slavoniji i gdje mogući moderniji i brži vlakovi, to je spas. A i za ova prigradska mjesta u Zagrebu: Zaprešić, Sesvete... Ja sam bio par puta i to je fenomenalno. Platiš 10 kuna, sjedneš i voziš se, nema gužve i to je super. Sjećam se i djelatnosti i Unske pruge, to je bilo fantastično. Split, Bihać, Zagreb, išla je pored Une, kroz brda i doline. Ova Lička pruga je već malo monotonija, a i vlakovi više nisu što su bili. Željeznica je krasno prijevozno sredstvo; možeš se ustati, hodati, možeš gledati, otići u WC, koristiti računalo... Iskreno se nadam da

će barem naša djeca doživjeti „renesansu“ željeznice.

**Da li ste nekada u nekom od svojih interesnih područja (pjesme, scenografije, reklame, predstave...) koristili željeznicu kao jedan od motiva?**

Kako ne!? Na CD-u na kojem je mix mojih najvećih hitova imaju tri „prometne“ pjesme: „Na magistrali“, „Brod brodi“ i „Željezničko grlo“. U toj potonjoj pjesmi postoji i jedan zafrkantski stih koji kaže: „Koliko je usko željezničko grlo, toliko te draga ja zavoljeh vrlo...“

**Uskoro će u Splitu biti izmješten željeznički kolodvor. Kako Vi kao Sličanin gledate na to?**

Doći će željeznica opet do rive, ali autobusni kolodvor će sigurno biti izmješten. Pošto je za vrijeme Mediteranskih igara bio ukop

željezničke pruge, mi imamo taj metro. Iz Kopilice će se stvarno za pet minuta doći do broda i to je super. Sad, kako će oni to urediti, hoće li to biti besplatno ili neće, kojom će brzinom ići i koliko često, to ne mogu znati. A valjda su pametni, pa će sve to urediti, ali u svakom slučaju, to je super stvar.

**Mislite li da bi Split kao nesumnjiv centar Dalmacije, trebao na puno kvalitetniji način biti željeznički povezan sa Zagrebom, a samim tim i Europom, odnosno da bi trebalo biti više izravnih putničkih linija na spomenutoj relaciji?**

Apsolutno! Sad dolazimo do onoga da ta pruga koja se „penje“ po brdima, jer prvo se mora savladati Klis, pa se „popet“ gore na Perković, pa gore u Knin, zahtijeva ogromna sredstva. Da smo bogatiji, vjerojatno bismo to već riješili, mada, možda i



BROJ 87 TRAVANJ 2019.



uspijemo jednog dana. Ali se slažem da bi trebalo, svakako bi trebalo biti više vlakova na toj relaciji.

**Živite u Splitu, ali bitno mjesto u Vašem životu predstavlja i Sućuraj na otoku Hvaru...**

To je mjesto odakle je moj otac. Prezime Mucalo je vrlo neobično i rijetko. Ima ga samo u Sućuraju i na Novom Zelandu. Sućuraj je tamo gdje je Hvar najbliže kopnu, odnosno na Drveniku i tu sam ja dolazio cijeli svoj život na ljetne praznike. Tu sam kasnije napravio i vikendicu i tu sam napisao sve svoje predstave i sve pjesme. Tu sam ja u svome domu, gledam na Korčulu i Pelješac i tu se osjećam najbolje. Mislim da će tu provesti i svoje umirovljeničke dane.

**Čime ste trenutno preokupirani i spremate li nam uskoro nešto novo; neka predstava ili možda**

**Poštovani gosp. Mucalo, zahvaljujem Vam se u ime naših čitatelja što ste**

**novi album?**  
Više sam orientiran na ovo kazalište, mada ima i jedno iznenadnje. Moguće je da će se vratiti na Splitski festival ove godine, ali to neka za sada ostane samo najava. Napisao sam jednu pjesmu koja je u skladu s mojim godinama, ali to će još malo ostati tajna. Trenutno sam ipak fokusiran na kazalište i paralelno radim na tri predstave. Prvu predstavu „Festival životinjskog carstva“ prevodim na engleski jezik i to će biti gotovo za par dana. Druga predstava je napravljena i treba ju snimiti, a to je ujedno i naša ukupno peta predstava. Negdje na ljetu ćemo raditi predstavu koju sam već napisao, a to je predstava za Božić i Novu godinu. Dakle, ima dosta posla, uz to su i ova putovanja, uz to su telefonski pozivi i još 100 drugih stvari...

**odvojili svoje vrijeme za ovaj razgovor i pristali podijeliti s nama neke Vaše uspomene i razmišljanja. Želim Vam puno uspjeha u svemu onom što radite, uz nadu da će prije ili kasnije ponovo doći vrijeme kada će radnička klasa moći otići na more!**

Odlično, bravo! Ja bih sada želio vas pohvaliti, ne znam da li ćete to objaviti ili nećete, ali ja sam imao puno intervjuja u životu i moram reći da je vrlo rijetko, a pogotovo danas, da se netko ovako dobro pripremi za intervju. Bio mi je užitak razgovarati s vama. Pozdravljam sve vaše čitatelje!



BROJ 87 TRAVANJ 2019.



**ANTE BALOV**  
skretničar u kolodvoru Primorski Dolac

# ŽELJEZNIČAR STAROG KOVA

RAZGOVARAO: Ivica Stojak  
FOTO: Ivica Stojak

**Molim Vas, predstavite se našim čitateljima.**

Zovem se Ante Balov, rođen sam 29. 6.1962. godine u Primorskому Docu gdje i stanujem. Nakon završenog tečaja za Prometno-transportnog radnika 1982. godine zapošljavam se na željezničari, na radnom mjestu skretničar u kolodvoru Labin Dalmatinski, u kojem sam radio 5 godina. Potom 1 godinu u ukrižju Brdače, 21 godinu u Kaštel Sućurcu, Kaštel Stari 6 godina a u kolodvoru Primorski Dolac sam bio na zamjeni skoro 5 godina te sam nedavno dobio i ugovor o radu s mjestom rada u kolodvoru Primorski Dolac. Tako sam prošao cijeli niz kolodvora koji je svaki na svoj način poseban.

**Što Vas je dovelo na željeznicu?**

Mogu slobodno reći dijelom tradicija, a dijelom ljubav prema željeznicima pošto sam rođen i odrastao uz željezničku prugu. Pokojni otac je radio na željeznicama kao pružni radnik a stric je radio na radnom mjestu blagajnik u kolodvoru Kaštel Sućurac. Pruga je u našim krajevima, a posebno u Primorskemu Docu, ohranila i odgojila mnoge generacije pa slobodno mogu reći da nije pruge ne bi se ni znalo za Primorski Dolac.

**Što najviše pamtite iz te početne faze vašeg rada na željeznicama i kako je izgledao taj početak?**

Iz tog vremena najviše pamtim posao i vlakove kojih je bilo daleko više nego danas. Tada se radilo i većina robe je išla željeznicom. Tu mislim na komandne pošiljke kojih je bilo praktički za svaki kolodvor. Ovdje bih volio spomenuti Kaštel Stari iz kojega se otpremalo voće i povrće za Zagreb tako da je bilo raznih dogodovština.

**Kako ste zadovoljni sadašnjim radnim uvjetima?**

Zadovoljan sam sa radnim uvjetima i moram istaknuti da smo uz pomoć SPVH uredili radni prostor u kojem radimo na način da smo postavili keramičke pločice na pod, uredili unutarnje zidove, kupili klima uređaj i nabavili hladnjak. Imamo sve osim

vode za piće i sanitarnog čvora a to ne možemo sami osigurati.

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

Službenu odjeću i obuću dobivam na vrijeme i tu nema problema iako bi kvaliteta mogla biti i bolja.

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

Tješimo se s tim da je plaća redovita i tu imamo neku sigurnost. Vidimo da je plaća u posljednje vrijeme rasla svima u javnom sektoru a od nedavno i radnicima HŽPP i HŽ Carga pa se nadamo da bi s novim kolektivnim ugovorom moglo doći do rasta plaća i nama jer su troškovi života prilično viši nego davne 2007. godine.

**Imate li problema sa korištenjem GO?**

S korištenjem GO sam zadovoljan, nekako uspijemo dogovoriti korištenje kako kome treba.

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

Smatram da kod nas nema viška jer ima dosta radnika bez zdravstvene sposobnosti i nije popunjena sistematizacija.

**Čime ispunjavate slobodno vrijeme?**

U slobodno vrijeme se bavim stočarstvom, uzgajam ovce i trenutno ih imam oko 100. Bavim se i poljoprivredom za svoje potrebe za zdravom hranom iz vlastitog vrta.

**Zahvaljujemo kolegi Anti na razgovoru.**



**SAMIR ANDELIĆ**  
prometnik vlakova u kolodvoru Stari Mikanovci

# RIBIČ S ISTINITOM PRIČOM

RAZGOVARAO: Dinko Alilović  
FOTO: Dinko Alilović

**Pomozi nam da upoznamo Samira Andelića.**

Rođen sam 1974. god. u Slavonskom Brodu, otac sam dvoje djece, Anastazija ima 9 godina, a Tin 4,5 godine; sretno oženjen. Školu sam završio u Zagrebu 1993. godine. Prije dolaska na željeznicu nisam radio nigdje jer me je čekao odlazak u vojsku, zatim u rezervni sastav 122. brigade za vrijeme Oluje. Nedugo poslije primljen sam na radno mjesto prometnika vlakova u kolodvoru Klanjec, nisam imao pojma gdje je to.

**Recite, gdje ste sve i na kojim radnim mjestima radili od dolaska na željeznicu?**

Sjećam se prvog radnog dana: polazak s glavnog kolodvora oko 4h ujutro, pa presjedanje u Savskom Marofu .....tu počinje moja avantura rada na željeznicu 1. veljače 1996. Radio sam u Klanjcu i Kumrovcu do 2000. Tada je pruga zatvorena pa prelazim na telegraf u RK, u prvu brigadu (pozdrav dečkima u RK). Tu ostajem do 2003., zatim sam prešao u Andrijevce. Radio sam još u Garčinu, Oriovcu, Strizivojni Vrpolju, Ivankovu. Sada sam stalno u kolodvoru Stari Mikanovci.

**Jeste li imali kakvih drugih radnih iskustava?**

Samo ova koja sam stekao radom na željeznicu.

**Kakvi su Vam bili ti počeci rada na željeznicu, ima li razlike u radu sada i na početku radnog vijeka? Ako ima, koje su razlike?**

Sami počeci rada bili su dobri, jedino što je putovanje od Zagreba do Klanjca trajalo sat i pol, ali se čovjek navikne na takav put do posla. Razlike naravno da ima, svakih par godina se prave neke nove izmjene o nazivima evidencija pa se o tome uči u školi a o

bitnjim stvarima se šuti.

**Ima li nešto za čime žalite iz tog prošlog vremena?**

Ne žalim ni za čim iz toga doba jer sam upoznao dosta dobrih ljudi, a s nekim sam još u kontaktu.

**Čini li Vas sadašnji posao sretnim?**

Naravno da da, ne znam koji bi drugi posao mogao obavljati...možda kuhar jer znamo nešto skuhati na poslu i pojesti u dobrom društvu.

**Kako ste zadovoljni sadašnjim radnim uvjetima?**

Uvjeti rada su relativno dobri u kolodvoru u kojem sada radim, mogli bi biti i bolji da se popravi vanjska fasada. Prometni ured su sami prometnici uredili tako da je puno bolje raditi u takvim čistim uredima.

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

Na posao putujem vlakom i zadovoljan sam iznosom koji dobijem za prijevoz.

**Da možete promjeniti neku stvar na poslu, što biste prvo promjenili?**

To bi bilo da se što prije zaposle mladi prometnici jer treba vremena da nauče o poslu. A i vidimo kako kolege mojih godina daju otkaze i odlaze van raditi.

**Kod Vas u kolodvoru prodajete prijevozne karte. Imate li negativnih iskustava s putnicima ili bilo kakvih drugih primjedbi i prijedloga vezano uz taj rad?**

Ja osobno nemam, niti sam imao. Ako mogu pomoći nekome, što ja ne znam - nazovem Zagreb i riješimo stvar, što putnici vide i bude im draga jer dobiju informaciju koju traže.

**Plaća radnicima HŽ Infra nije povećana od davne 2007. godine . Vaše mišljenje o tome?**

Pod hitno povećanje jer su troškovi života toliko narasli od te 2007 god. Samo jedan primjer: cijene sata rada zidara i prometnika je ista. Dakle radimo samo za dodatke, što nije dobro.

**Ne tako davno, gotovo svakodnevno se pričalo o potencijalnim viškovima radnika, danas je priča sasvim drugačija , sada nedostaje velik broj izvršnih radnika . Koje je Vaše promišljanje o tome?**

Priča je bila plasirana u krugu javnosti da će biti otkaza na sve strane, da nas smanje na najmanju moguću mjeru pa da se može bez nas, što nije dobro jer se tako ugrožava sigurnost prometa a što je zapravo najbitnije.

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

Slobodno vrijeme kada ga ulovim ispunjavam odlaskom u ribolov na Savu. To je ujedno i hobi koji volim od malih nogu.

**Jeste li imali kakvih značajnijih ulova kojima biste se mogli pohvaliti?**

Naravno da je bilo, najveći šaran koji sam ulovio na jezeru Jošava u gradu Đakovu je bio 15 kg. A također i smuđ od 8 kg. Ove manje primjerke nećemo spominjati.

**Poruka za kraj ovoga razgovora?**

Eto drago mi je što ste se i mene sjetili a ja bih sada pozdravio sve koji me znaju i poznaju.





**MARIJAN LASLO**

željeznički umirovljenik

## ŽELJEZNICA - TO SU LJUDI

RAZGOVARAO: Nebojša Gojković  
FOTO: Nebojša Gojković

Naš serijal „BILI JEDNOM NA ŽELJEZNICI“ ide dalje. Još jedan od naših kolega veterana pristao je podijeliti s nama neke svoje uspomene, sjećanja i životna iskustva. Zanimljivo je da je prijedlog za razgovor s njim potekao od njegovih mlađih kolega kojima je, između ostalog, bio i mentor i kojima je nesrećno prenio sve svoje znanje i radno iskustvo. Osim toga, nama je posebno zanimljiv iz razloga što je bio i jedan od sudionika osnivačke skupštine, a samim tim i jedan od osnivača SINDIKATA PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE. On je bivši prometnik vlakova iz kolodvora

Pitomača, naš prijatelj i kolega Marijan Laslo. Cjelokupan razgovor s njim, kao i fotografiranje, obavljeni su na njegovom nekadašnjem mjestu rada, odnosno kolodvoru Pitomača.

**Prije svega gosp. Marijane, hvala Vam što ste se odazvali našem pozivu i pristali na ovaj razgovor. Molim Vas da se predstavite našim čitateljima s nekoliko osnovnih podataka o sebi.**

Roden sam 5. siječnja 1949.g. u Velikoj Trešnjevici pored Pitomače. Osnovnu školu završio sam u mjestu Sedlarica, a srednju Željezničko-tehničku školu završio sam u Beogradu. Na željeznicu sam proveo nešto više od 40 godina radnog staža. Oženjen sam i otac sam dvoje odrasle djece, od kojih imam i dvoje unučadi.

**Recite nam jeste li bili iznenađeni pozivom na ovaj razgovor?**

Da, više nego iznenađen, pogotovo ako se uzme u obzir da sam već dugo u mirovinu i da su kontakti sa željeznicom i željezničarima sve rjadi. Kontaktiram uglavnom s onim mojim kolegama s kojima sam zajedno radio, a veliku pomoć mi pruža sadašnja tehnologija, odnosno Internet na

čijim stranicama pronalazim sve ono što me interesira vezano za željeznicu. Najčešće me zanima ono što bi me moguće podsjetilo na dane dok sam još radio.

**Prijedlog za ovaj razgovor potekao je od nekih Vaših mlađih kolega i moram priznati da su u tome bili prilično uporni, što znači da im je do toga baš bilo stalo. Kakav je osjećaj kada na jednom ovako praktičnom primjeru dobijete potvrdu da Vas kolege ni nakon odlaska sa željeznice još uvijek nisu zaboravile?**

Vjerujem da je kolegama s kojima sam radio u sjećanju ostalo vrijeme našeg suživota i suradništva, gdje sam sve ono znanje koje sam stekao što kroz školovanje, a što kroz svoj kasniji rad i ono što su meni prenijeli moji stariji kolege, ja nastojao prenijeti na njih. Taj odnos i danas traje i trajat će vjerujem, sve dok smo živi.

**Koliko ima godina otkako ste se umirovili?**

Evo teče već deveta godina. Meni djeluje da je to veoma brzo prošlo i sve mi se čini kao da sam još jučer radio kao prometnik. Čak mi izgleda da što vrijeme više odmiče, da sam još bliže željeznicu. Kad čovjek provede 40 godina u nečemu, onda on neminovno teži za nekakvom promjenom. Međutim, čovjek u takvim situacijama u stvari srlja u nešto što još nikad nije iskusio, a jednom kad tu dođete, onda više nema povratka.

**Koliko Vam je odluka da odete sa željeznice bila teška, odnosno jeste li dugo razmišljali o tome ili je to bio trenutak slabosti?**

To je više bila nekakva svjesnost. Kada sam počeo raditi na željeznicu, odlazak u mirovinu činio mi se kao nešto daleko i prilično teško ostvarivo. Pređa

mnom je bio vremenski period od 40 godina, što je skoro čitav jedan život. Međutim, došlo je i to vrijeme.

**Jeste li se naviknuli na umirovljenički život?**

Nisam nešto prezahтjevan, a i dijete sam sa sela i ne sramim se toga. Nekad su nama govorili da su željezničari lijeni seljaci i propali đaci. Ja nisam bio propali đak, a nisam se smatrao ni lijenim seljakom, jer sam uz službu prometnika vlakova zajedno sa svojom suprugom obrađivao i po 10-ak hektara zemlje, što svoje, a što u najmu. To smo nastavili i kada sam otiašao u mirovinu, ali ne zadugo. Godine čine svoje i fizički je to postalo preporno. Dok sam bio mlađi činilo se nevjerojatnim da nešto neću moći raditi, ali prije ili kasnije svatko od nas to iskusi na vlastitoj koži.

**Što je to što Vam je najviše nedostajalo u tim prvim danima bez željeznice?**

Nedostajao mi je ritam rada, ta kolotečina u kojoj sam godinama živio. Ja sam se na željeznički fizički odmarao od posla na poljoprivredi, a na poljoprivredi sam se psihički odmarao od posla na željeznicu. Kada sam otiašao u mirovinu, ovaj željeznički dio tog ritma mi je falio, da bih nakon nekog vremena morao napustiti i ovaj poljoprivredni dio.

**Da li ste možda u tim nekim mlađim godinama imali i kakvih drugih planova i afiniteta kad je životni poziv u pitanju?**

Ne, sebe sam video isključivo na željeznicu, jedino što sam planirao nastaviti školovanje i na fakultetu. Međutim, zbog raznih životnih okolnosti i previranja koja su se tada dešavala na željeznicu nisam uspio ostvariti te svoje namjere. Za redovnog studenta nisam imao finansijskih mogućnosti, dok za izvanrednog studenta nisam mogao



dobiti potvrdu od željeznice da im baš taj profil djelatnika nedostaje, a onda se bez te potvrde niste mogli upisati kao izvanredni student.

**Kako je izgledao taj Vaš željeznički početak; da li je bilo trenutaka kada ste posumnjali u svoj izbor?**

Ne, nikada. Ja sam između svake školske godine odradivao po mjesec dana prakse ovdje u kolodvoru Pitomača. Osim toga, naša Željezničko-tehnička škola imala je na glavnom kolodvoru u Beogradu svoju putničku blagajnu gdje smo mi u 3. i 4. godini školovanja prodavali karte i otpremali putnike kao da smo u radnom odnosu. Mi smo već tada imali kontakt s poslom prometnika vlakova, iz „prve ruke“ smo znali što nas čeka kad počnemo raditi samostalno i od samog početka bili smo, što se kaže, „u grifu“. **Ispričajte nam ukratko Vaš željeznički put; gdje ste sve i na kojim radnim mjestima radili od samog zaposlenja, pa do odlaska u mirovinu?**

Dana 5. 8. 1968.g. počeo sam raditi kao pripravnik za radno mjesto prometnika vlakova ovdje u Pitomači, da bih 28. 11. iste godine položio stručni ispit. Nakon što mi je uručeno rješenje o položenom ispitu, predsjednik ispitne komisije priopćio mi je da sam od sutra višak radne snage. Poslije toga sam ipak još dva mjeseca radio kao prometnik, te još nekoliko mjeseci kao skladištar i skretničar u Pitomači. Onda sam bio raspoređen u Zagreb GK gdje sam radio na odjavnici 32A odnosno „Delti“ i na odjavnici 32, a sve čekajući poziv u vojsku. Za vrijeme služenja vojnog roka ponovo su se desile promjene na željeznicu, tako da sam po povratku iz vojske počeo raditi kao popisni vlakovođa u Koprivnici. Tamo sam čuo da u Sloveniji traže prometnike vlakova, pa sam jedan dan otisao u Ljubljani, javio se u kadrovsku službu odakle sam upućen u kol. Zalog. Tu sam ostao neke dvije i pol godine, nakon čega sam prešao u kol. Kloštar. U Kloštru ostajem godinu i po dana, kada prelazim u kol. Pitomača i tu ostajem sve do mirovine. Sve to vrijeme radio sam na radnom mjestu prometnika vlakova, osim jednog

perioda od dvije godine kada sam bio šef kolodvora, odnosno dok se to radno mjesto nije ukinulo. To znači da sam bio posljednji šef kolodvora Pitomača koji je bio šef samo u tom kolodvoru, jer su se poslije toga nadležnosti šefova proširile na više kolodvora.

**Kroz sve godine Vašeg rada, bili ste svjedok mnogih promjena na željeznicu. U kom su dijelu željeznice te promjene bile najdrastičnije?**

Promjene su počele još kada sam ja počinjao raditi i kada se krenulo u neku vrstu modernizacije. Počelo je s dizelacijom, odnosno uvođenjem u uporabu dizelskih lokomotiva, a nastavljeno je s elektrifikacijom. Modernizacija je sa sobom neizbjegno nosila i redukciju radne snage. Ja sam bio generacija koja je u školi još učila Morseovu abecedu, da bi nedugo nakon što sam počeo raditi to već postalo zastarjelo jer su došla nova sredstva veze. To je uz signalno-sigurnosnu modernizaciju za posljedicu imalo i smanjenje broja zaposlenih. Mi smo na tu modernizaciju gledali kao na nešto što će nam olakšati rad, a poslodavac je to vidio kao razlog za smanjenje radne snage koju je doživljavao kao najveći trošak.

**Koliko je na sadašnje stanje u kom se željezница nalazi utjecalo pogrešno kadroviranje i utjecaj politike kao presudni faktor u tom procesu?**

U željezničkoj školi imali smo predmet koji se zvao „Privredno poslovanje JŽ“ gdje su nas učili kako je najlošije kad se politika miješa u privredu. Nakon svih ovih mojih i životnih i radnih godina, ja bih rekao da nema privrede bez politike. Privreda će uvijek biti onakva kako ju politika odredi. To isto vrijedi i za željeznicu, kao i za sve ostale segmente društva.

**Smatrate li da bi se i na željeznicu, a po ugledu na neke puno uspješnije tvrtke, trebao usvojiti nekakav dokument ili pravilnik o napredovanju, kojim bi se već u startu precizno definirali uvjeti i načini po kojima netko može doći na**



**određenu poziciju, ne stavljajući tako nikoga u favorizirajući niti diskriminirajući položaj?**

Bilo bi dobro. Ne kažem da je prije bilo sjajno, jer i tada se politika miješala u željeznicu, ali više se naglašavalo to radno iskustvo, stručnost i stečene vještine i uglavnom su se prema tome ljudi postavljali na određene položaje. Danas je sve to stavljen u drugi plan i bitne su neke druge stvari koje nemaju izravne veze s poslom.

**Znam da i danas pratite događanja na željeznicu i oko nje. U svijetu svega viđenog, smatrate li da željezница trenutno ide u dobrom pravcu?**

Pratim koliko mogu. Već sam rekao da je politika ta koja određuje kakvu ćemo željeznicu imati. Sad iz politike dolaze nekakvi signali da će se konačno početi više ulagati u željeznicu. Teško je razlučiti što je od tog istina, a što je politički marketing, tako da je teško ocijeniti ide li željezница u dobrom pravcu.

**Jedan ste od utemeljitelja SINDIKATA PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE. Recite nam iz „prve ruke“ kako je to izgledalo tih godina?**

Da, bio sam na osnivačkoj skupštini SINDIKATA PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE i bio sam i učesnik u raspravi koja je prethodila tom osnivanju. Bio je to odgovor izvršnih radnika iz prometa na stanje koje je tada vladalo na sindikalnoj sceni. Sindikat koji je do tada postojao služio je uglavnom za nabavku krumpira i jabuka, a s druge strane imali smo primjer Sindikata strojovođa Hrvatske koji je bio strukovni sindikat i koji je svojim članovima uspijevao osigurati privilegije o kojima smo mi tada mogli samo sanjati.

**Kako danas gledate na to vrijeme; osjećate li ponos što ste bili dio nečeg tako jedinstvenog na željezničkoj sindikalnoj sceni?**

Da, jer evidentno je s ove vremenske distancije da smo tada napravili nekakvu promjenu na bolje. Osjećalo se već tada da će to biti nešto dobro za radnike i svi su jedva čekali da se krene u tu „priču“. Drago mi je da sam bio dio toga, a ne

recimo tzv. Sindikata ..., jer sam odmah po njihovom osnivanju „prokužio“ da su „žuti“.

**Osim onog što smo već čuli, kako još provodite svoje umirovljeničke dane?**

Najviše provodim vrijeme sa suprugom i to ga provodimo kao „čuvari“ OPG-a. Mlađi sin pokušao je raditi na poljoprivredi, ali zahvaljujući „dobroj“ državnoj politici morao je odustati, tako da sad supruga i ja to pomalo održavamo. Volimo putovati i vidjeti neka nova mjesta, tako da često, kada smo u prilici, odlazimo i na razne izlete. **Jeste li ljubav prema željeznicu uspjeli prenijeti na nekog od članova svoje obitelji?**

Nisam. Očekivao sam da će netko od mojih sinova ili unuka „zagristi“ za željeznicu, pogotovo što su dok sam ja radio, puno slobodnije i s lica mjesta mogli vidjeti kako sve to funkcionira. Nažalost, nije se dogodilo.

**Razgovaramo na Vašem bivšem mjestu rada, točnije kolodvoru Pitomača. Kakve osjećaje ovo mjesto pobuduje u Vama?**

Podsjeća me na godine koje su minule. Kad se čovjek vrati u neko vrijeme od prije 60 godina i kada se sjetim onog gloga koji sam već spominjao i onog zadnjeg vlaka koji sam otpremio, pa to je kao da mi pred očima prođe čitav moj život.

**Da možete ponovo birati...**

Ponovo bih izabrao željeznicu i nadam se da bi sve bilo isto kao i u onih prošlih 40 godina. Kad nešto osjećate kao dio sebe, onda nema potrebe težiti ka nečem drugom.

**Za sam kraj ovog razgovora, Vaša završna riječ...**

Željezница, to su u prvom redu ljudi, pa evo ja ovim putem pozdravljam sve te ljudе, sve radnike Hrvatskih željeznica, sve kolege koje još rade, kao i sve umirovljene željezničare!

**Bio je to naš kolega Marijan Laslo, jedan od onih koji su stvarali sindikat...**



# ŽELJA ZA POVRATKOM U RODNI KRAJ

PŠE: Branimir Butković  
FOTO: Branimir Butković



Priča rukovatelja manevre, **Joze Tolića**, po mnogočemu tipična je za današnju situaciju na zagrebačkom ranžirnom kolodvoru. Ove godine, 26. travnja napunit će 53 godine života, a s beneficijom ima 46 godina radnog staža. Na željezničari je naslijedio oca Marka koji je radio u nekadašnjem ZOP-u II, a zanimljiv je datum njegovog prvog radnog dana na željeznicama - 8. ožujka 1985. godine.

- „Za punu mirovinu nedostaju mi godine života. Koliko čujem trebao bih izdržati do pedeset sedme godine. Bit će teško, ali nadam se da ću

uspjeti. Beneficiju su nam smanjili s četiri na dva mjeseca po godini. Meni je to svejedno, ali pogodit će mlađe radnike. Zapravo i neće pošto ih ovdje i nema. Stari smo i većina nas odlazi za tri ili četiri godine, a tko će tada raditi veliko je pitanje.“

Ponedjeljak je tradicionalno miran dan na ranžirnom kolodvoru:

- „Vidi kako je danas. Posla je sve više. Strani operateri dovoze i ovdje u pravilu obraduju vlakove. Gotovo na svakom vlaku ili dodajemo ili oduzimamo vagone. To je dobro za posao, ali mi nemamo dovoljno ljudi

za taj posao. Dok sam bio mladi bilo je lakše. Doputovao bih noćnim vlakom iz Bosne i dnevnu smjenu odradio bez problema. Sada mi se to čini teško izvedivim jer ipak godine ipak čine svoje.

Naš sugovornik rodom je iz Foče pokraj Doboja. To je mjesto danas u Republici Srpskoj i cijelo ga vrijeme nešto vuče natrag kući, pa umirovljeničke dana planira provesti u Bosni i Hercegovini. To iz naše perspektive možda izgleda neuobičajeno, ali život se normalizirao, a sa susjedima nema problema, živi se normalno:

- „Čudno je to da u Republici Srpskoj slušamo Thompsona, a ovdje ga ne možemo slušati.“

U ratu je cijela Posavina, od Doboja do Broda srušnjena do temelja. Danas se malo tko vraća, možda nešto starijih ljudi i to je sve. kada oni umru kuća se opet zaključava.

- „Prije tri godine obnovio sam obiteljsku kuću i želio bih se vratiti u Foču.“

Inače, Jozo Tolić sa suprugom Ljiljanom i dvoje djece živi danas u obiteljskoj kući pokraj Zaprešića. Ipak nešto ga vuče u rodni kraj.

- „Supruga će do mirovine morati raditi koju godinu dulje od mene. Radila je na više poslova, ali nisu joj svi uplaćivali doprinose za radni staž. Teško je to objasniti, ali u Foči imam svoj mir. Tamo mi sve paše, ljepe spavam. Nabavio sam nešto mehanizacije i ako me posluži zdravlje radio bih. Tko hoće - raditi može.“

Putovanja nisu nikada predstavljala problem za Jozu Tolića. Putovao je iz Bosne noću kako bi odradio dnevnu smjenu, a od Zaprešića do Zagreba vlakom se brzo stiže.

- „Putovanje nije teško, ovo ovdje je teško. Kada sam došao ranžirni kolodvor bio je pun ljudi, a sada imаш pet ljudi na pruzi. Kolodvor je prazan nema ljudi, a kako se čini neće ih ni biti.“



**BRANKO ŠIŠKA**

rukovatelj manevre u kolodvoru Koprivnica



# POSEBAN POZDRAV...

PIŠE: Dražen Koščak  
FOTO: Dražen Koščak

Zamolio sam za razgovor rukovatelja manevre kolodvora Koprivnica Branka Šiška da nam kaže nešto o sebi te da podjeli s nama svoje mišljenje o današnjem stanju u HŽ Infrastrukturi.

**Na samom početku našeg razgovora recite nam nešto o sebi?**

Roden sam 17. travnja 1966. godine u mjestu Rasinja koja je udaljena oko petnaest kilometara od Koprivnice gdje i danas živim sa svojom suprugom Jasnom i sinovima Valentinom i Darijom.

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

Pošto je moj stric radio na željeznicu kao rukovatelj manevre, a u to vrijeme je bio raspisani tečaj za prometnog transportnog radnika u kolodvoru Koprivnica on me je potaknuo da krenem njegovim stopama.

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

Na tečaj sam se javio 1986. Godine, a završio sam ga u proljeće 1987. godine kada počinjem raditi na radnom mjestu manevrista u kolodvoru Koprivnica. Bili su to dani kako se danas kaže ponosa i slave kada se cijenio naš rad. Ljudi su se više družili bili su susretljivi svake dvije do tri godine manevarski sastavi su se popunjivali mladim manevristima dok danas toga nema.

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

Razlika u organizaciji i načinu rada prije i sad je ogromna. Prije se znalo tko što radi i za što odgovara dok danas

toga više nema osim odgovornosti na nižim razinama. Ne daj Bože da dode do izvanrednog događaja odmah slijedi udaljenje iz HŽ Infrastrukture do okončanja postupka, izvanredni liječnički pregled, izvanredan ispit itd. Ukratko to više nije ona željezničica koju pamtim kada sam počeo raditi.

**Kako na Vas utječu zamjene na koje vas upućuje poslodavac sukladno članku 120. KU HŽI.**

Samo upućivanje na zamjenu kako je propisana člankom 120. KU HŽI nije sporno da se poslodavac pridržava i članaka 176. KU HŽI (Dnevnice). Međutim poslodavac umjesto da se pridržava propisanog članka on izvrće i okreće navedeni članak i uvodi institut privremenih rasporeda te uskraćuje radniku pravo na dnevnicu. Navest će Vam moj primjer: Kada me poslodavac uputi na privremeni raspored u kolodvor Viroviticu na radno mjesto skretničara moja udaljenost do radnog mjeseta u jednom smjeru iznosi 80 kilometara odnosno 160 kilometara u oba smjera. Kupnja povratne karte za navedeni smjer iznosi 48,00 kuna što mjesečno iznosi oko 700,00 kuna. Kada se tome doda i korištenje osobnog automobila na relaciji Rasinja -Koprivnica te u dane vikenda kada koristim automobil kao prijevoz do kolodvora Virovitice, a za sve to mi se isplaćuju troškovi prijevoza u iznosu od 650,00 kuna te dodatnih 4,00 kune rada po satu u bruto iznosu odnosno u neto iznosu za cijeli mjesec iznosi oko 300,00 kuna onda vam je sve jasno. Da ne govorim da kada idem u noćnu smjenu od kuće krećem u 14:00 sati, a vraćam se drugi dan ujutro u 10:00 sati tako da moj put zajedno s radom traje 18:00 sati što je dosta naporno.

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



S obzirom da više nisam u cvjetu mladosti kako bi rekli naši stari, a imam i određen broj godina (52) tu je i otežan rad zbog smanjenog sastava na manevri 1/1 pa sve to utječe na moje zdravlje i na privatni život.

**Plaća radnicima HŽ Infra posljednji puta povećana je davne 2017. godine. Kako se Vi s tim nosite?**

To je predug period i sramota za poslodavca da se tako odnosi prema svojim radnicima. Svaki poslodavac bi trebao znati da je samo dobro plaćeni radnik dobar radnik. Kad nas u HŽ Infra i ono što te slijedi po KU poslodavac u cilju smanjenja troškova zakida nas gdje stigne ne mareći kako će se to odraziti na svakog od nas što s ekonomski i socijalne strane. Krajnje je vrijeme da se plaće povećaju jer je upitno tko će više raditi, a i starosna struktura radnika ne ide nam u prilog.

U prošlom broju NA PERONU pročitao sam podatak da će do 2022. godine u HŽ Infra 2800 radnika steći pravo na mirovinu što je zastrašujuće.

**Kako ste zadovoljni sadašnjim radnim uvjetima?**

Radni uvjeti za nas koji radimo na manevri su ostali isti. Priroda posla je da radimo u svim vremenskim uvjetima bilo da pada kiša, snijeg, grijе sunce, puše vjetar radni zadaci se moraju odraditi. Prije je maneva radila u sastavu 1/4, a danas radimo u sastavu 1/2 ili 1/1 pa se radnja oko sastava i ranžiranja vlakova produžava, a samim time dolazi i do većeg opterećenja rada manevrista pa me čudi odluka oko smanjenja beneficiranog radnog staža.

**Dobivate li redovito i na vrijeme radnu, zaštitnu odjeću i obuću?**

Isporuka zaštitne odjeće i obuće je posebna priča kod nas u HŽ Infra. Rokovi isporuke se uglavnom ne poštuju i kasne od nekoliko mjeseci do godinu dana. Često se mijenjaju

dobavljači i propisnici za pojedina zaštitna sredstva, a od svega toga umjesto da dobijemo kvalitetnu mi dobivamo sve lošiju zaštitnu odjeću i obuću. Najnoviji primjer su isporučene zaštitne cipele sa zaštitnom kapicom koje su neprimjerene za naša posao koji obavljamo pa zaštitne gumene rukavice koje se isporučuju umjesto kožnih rukavica itd. Pitam se kome to odgovara?! Nama sigurno ne...

**Imate li problema s korištenjem GO?**

Zbog sve učestalijih zamjena na koje nas poslodavac upućuje, starosne strukture radnika na manevri, velikog broja bolovanja svake godine prenosim po 15 dana starog godišnjeg.

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

S obzirom na situaciju koju sam naveo normalno da me poslodavac poziva na prekovremeni rad. Međutim problem nastaje kada poslodavac treba platiti izvršeni prekovremeni rad. Gleda se raspored rada za taj mjesec pa ako si kojim slučajem u minusu uzimaju se prekovremeni sati da se pokrije munus pa ako ostane koji prekovremeni sat to se i plati. Smatram da je takav način plaćanja prekovremenog rada nekorektan od strane poslodavca jer svaki rad izvan propisanog rasporeda rada je prekovremeni rad koji bi se u cijelosti trebao platiti.

**Poruka za kraj ovog razgovora?**

Pozdravljam sve željezničare koji idu na zamjene bez prava na nalog za službeno putovanje i dnevnicu, sve one koji rade u lošoj zaštitnoj odjeći i obući, sve one koji na posao idu s grčem u želcu jer ne znaju gdje će sutra raditi. Dragi moji željezničari nedajte se.....





## MODERNIZACIJA KOLODVORA PLOČE TK

rekonstrukcija i elektrifikacija 7 i 8. kolosijeka

PIŠE: Oliver Dragičević  
FOTO: Oliver Dragičević

Kolodvor Ploče je rasporedni i krajnji na pruzi M 304 (d.g. - Metković - Ploče) koja je dio RH 3 koridora (bivši ograna Vc koridora). Kolodvor je građen istovremeno kad i pruga, te je pušten u promet 1966. godine. Osiguran je standardnim signalno-sigurnosnim uređajem SpDrL 30 (tehnika slijedenja).

Kompletna dionica pruge je remontirana 2005. godine u sklopu modernizacije cijelog koridora kroz Republiku Hrvatsku i BiH.

Teretni dio kolodvora nalazi se neposredno uz Luku Ploče i njegov rad temelji se isključivo na ukrcaju i iskrcaju tereta u luci.

Po vrijedećem voznom redu 18/19 predviđen je promet 6 pari redovnih i 6 pari izvanrednih teretnih vlakova. Od roba najviše se prevozi: ugljen, boksit, glinica, alum. ingoti, staro željezo, kontejneri, soda, gorivo, itd... Na žalost, promet vlakova za prijevoz putnika nije predviđen voznim redom (na relaciji Ploče-Metković-Ploče voze autobusi).

Kolodvor Ploče sastoji se od tri skupine kolosijeka:

- teretne prijemno-otpremne skupine (8 kolosijeka)
- putničke prijemno-otpremne skupine (6 kolosijeka)

- tehničke skupine kolosijeka (5 kolosijeka)

Zadnjih par godina na području Lučke Uprave Ploče aktualna su velika investicijska ulaganja što se prvenstveno odnosi na izgradnju novih terminala sa novim obalama.

Kontejnerski terminal (I. faza) pušten je u rad 2010. godine gdje je uloženo 38,5 milijuna eura a puno je uloženo i u prekrcajnu opremu koja je u nadležnosti koncesionara (Luka Ploče d.d.).

U prvoj fazi je izgrađen i ind. kolosijek u duljini od 1030 m. Ovaj kolosijek u samom terminalu završava s dva

manipulativna kolosijeka. Druga faza izgradnje ukonačni podrazumijeva terminal sa skladišnim kapacitetom od 500 tisuća jedinica. Riječ je o specijaliziranom suvremenom terminalu koji je i u funkciji povećanja razine intermodalnosti na cijelom RH 3 koridoru.

Terminal za rasute terete, gledanotehnološki i finansijski, zasigurno je najznačajniji podprojekt u sklopu realizacije Projekta integracije trgovine i transporta, za koji je samo za izgradnju ugovoren iznos preko 400 milijuna kuna. Njegova funkcija odnosi se na povećanje kapaciteta za rasute terete na više od šest milijuna tona godišnje u konačnoj fazi te poboljšanje prekrcajne tehnologije, što će rezultirati porastom prometa u segmentu rasutih tereta.

Konstrukcija pristaništa novog terminala za rasute terete predviđena je za mogućnost priveza brodova do 180 tisuća tona nosivosti sa izgrađenih 10 manipulativnih kolosijeka zbirne korisne duljine 3200 m. S teretnim djelom kolodvora Ploče povezan je preko postojećeg kolosijeka Terminala tekućih tereta.

Građevinski dio izgradnje terminala rasutih tereta je završen a u tijeku je finalno podešavanje ugrađene prekrcajne opreme nakon čega terminal počinje raditi punim kapacitetom.

Povećanjem prekrcajnih kapaciteta Luke Ploče i činjenice da se većina roba prevozi željeznicom

nametnula se potreba za rekonstrukcijom postojećih stabilnih postrojenja teretnog kolodvora kako željeznička ne bi bila prepreka za razvoj luke, što je predviđeno Prometno-tehnološkim elaboratom modernizacije željezničkog kolodvora Ploče (Željezničko projektno društvo d.d. 2007.g.)

U 2018. god. povećao se rad preko kolodvora Ploče tako da je, iskazano u broju prevezenih tona, ponovno promet iznad dva milijuna tona. Glavnina posla u kolodvoru odnosi se na manevarski rad kod posluživanje industrijskih kolosijeka Luke Ploče. Dnevno se izmanipulira od 250 - 300 vagona, što je znatno povećanje u odnosu na prethodne godine a istim tempom se nastavilo i početkom 2019. god. Trenutno na ovom području rade dva prijevoznika PPD transport d.o.o. i HŽ Cargo d.o.o..

Radi očekivanog rasta prijevoza krenulo se u rekonstrukciju teretnog dijela kolodvora koja je počela 21. siječnja 2019. zatvaranjem 7. i 8. kolosijeka. Predviđeni radovi su iskop i zamjena dotrajalog materijala novim, zamjena pragova i tračnica, zamjena skretnica br. 5 i 17, elektrifikacija 7. i 8. kolosijeka te njihovo uključivanje u kolodvorski SS uređaj.

Trenutno se radi iskop i zamjena materijala na 7. kolosijeku a paralelno se radi na izlijevanju temelja i već je postavljeno svih 27 nosivih stupova kontaktne mreže.

Elektrifikacija 7. i 8. kolosijeka izvesti će se jednostavnom

mrežom na cijevnim stupovima smještenim između kolosijeka, a u skretničkom području prema pogodnostima za prihvrat vodova.

Električno napajanje nove kontaktne mreže izvest će se pomoći jednog rastavljača na ručni pogon s kontaktom za uzemljenje.

Nakon modernizacije teretnog kolodvora postrojenja kontaktne mreže od 1. do 6. kolosijeka zadržava se postojeća mreža i nosive konstrukcije. Određene nosive konstrukcije će se sanirati radi stabilnosti.

Nakon završene rekonstrukcije i elektrifikacije 7. i 8. kolosijeka predviđen je remont svih preostalih kolosijeka Ploče TK (zamjena dotrajalih pragova i skretnica).

Da bi se na svih osam prijemno-otpremnih kolosijeka omogućila nesmetana proba kočenja, te smanjilo vrijeme obavljanja završnih operacija pri otpremi vlaka, elaboratom je predviđena ugradnja četiri stabilna postrojenja za probu kočenja. Ova postrojenja biti će izvedena tako da se pojedino postrojenje koristi za probu kočenja na dva kolosijeka.

Naravno, svi radovi predviđeni elaboratom modernizacije kolodvora Ploče TK izvoditi će se u fazama i po prioritetu a konačni cilj je da kolodvor Ploče ne bude usko grlo u odnosu na kapacitete Luke Ploče.



# MAJSTOR SVOG POSLA

RAZGOVARAO: Luka Serajlić  
FOTO: Luka Serajlić

Ukazala mi se prilika za razgovor s kolegom Slavkom Božićem. Slavko je prometnik vlakova u kolodvoru Knin. Za njega mogu reći da je majstor svog posla. Pustimo njega da priča.

**Slavko, reci nam nešto o sebi?**

Ja sam Slavko Božić, prometnik vlakova u rasporednom kolodvoru Knin. Rođen sam 1963. godine u selu Lukšije, Konjic (BiH).

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

Mogao bih reći da je to ponajprije splet okolnosti, jer u mojoj obitelji nije bilo željezničara, upisao sam željezničku školu na nagovor moga rođaka jer je u to doba bilo lako dobiti stipendiju za školovanje, sada mogu reći da nisam pogriješio jer radim posao koji volim i koji me ispunjava.

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

Nisam imao radnog iskustva prije dolaska na željeznicu jer sam odmah po završetku srednje škole koju sam završio u ŽTS Sarajevo zaposlio kao stipendist u ŽG Ljubljana gdje sam radio od 1982. godine do 1988. godine. Nakon toga odlazim u kolodvor Ostrožac na pruzi Sarajevo - Ploče gdje sam radio do početka rata u BiH. Tad se uključujem u postrojbe HVO-a gdje ostajem do 1996. godine. Godine 1996. dolazim živjeti u Knin i počinjem raditi na HŽ-u, prvo u kolodvoru Kosovo, zatim Zrmanja i Gračac i na kraju Knin, gdje i danas radim.

**Što najviše pamtite iz te početne faze vašeg rada na željezničici?**

Prvo što mi pada na pamet je to kako je bilo puno više vlakova, jako puno putnika koji su putovali vlakom. Danas

je takvo vrijeme da toga više nema, drastično je smanjen prijevoz tereta kao i broj putnika.

**Koje su razlike sa početka vašeg rada i sada?**

Ja sam davno počeo raditi pa se dosta toga promijenilo. Nekada je prometnik vlakova obavljao sve poslove, a danas kada su društva podijeljena prometnik vlakova uglavnom obavlja poslove regulacije prometa.

**Plaća radnika HŽ Infra posljednji put je povećana davne 2007. godine, što mislite o tome?**

Nažalost plaće nam nisu rasle 12 godina. Da su rasle bar 1% godišnje danas bi to izgledalo puno ljepe, ali sada smo tu gdje jesmo.

**Postojeći kolektivni ugovor istječe u studenom 2019. godine, što očekujete od novog kolektivnog ugovora?**

Iskreno se nadam da će sindikati to dobro ispregovorati. Kada sam rekao sindikati nadam se da će svi biti ujedinjeni u borbi za što bolja radnička prava, veće cijene sata rada, bolje uvjete rada, tj. što bolji kolektivni ugovor.

**Kako provodite slobodno vrijeme?**

Knin je lijep gradić sa lijepim šetnicama, tako da ja svoje slobodno vrijeme uglavnom provodim u šetnjama i u društvu sa prijateljima.

**Nešto za kraj?**

Ovim putem pozdravljam sve kolege i kolege, budite zdravi i veseli, više vedrine i optimizma i svima nama bit će bolje.

**Slavko, hvala Vam na razgovoru.**

Hvala vama.



**SLAVKO BOŽIĆ**  
prometnik vlakova u kolodvoru Knin





## TREBA IMATI STAV

PIŠE:Dražen Lijtar  
FOTO: Dražen Lijtar

Za ovaj intervju na stranicama naših novina u kojoj predstavljamo naše članove moram zahvaliti predsjedniku podružnice SPVH Zabok, gosp. Kovačićem Miljanu. Ne samo zbog toga što je dogovorio intervju nego i u činjenici da je s intervjuiranim bilo više nego ugodno druženje, što ima svoje stavove, voli pomoći ljudima oko sebe, ima bogato životno i radno iskustvo, domišljat i s mnogim dobrim ljudskim osobinama koje su danas, nažalost u našem društvu rijetka pojava.

Zato mi je veliko zadovoljstvo predstaviti Sente Nikolu, prometnika vlakova u kolodvoru Bedekovčina, radnika s preko četrdeset godina prometničkog iskustva:

**Gosp. Nikola što vas je dovelo na željeznicu? Je li to bila vaša osobna želja, tradicija ili**

**možda splet okolnosti?**  
Umom slučaju splet okolnosti svakako nije, ali kombinacija nastavka tradicije a onda i osobne želje rezultiralo je dolaskom na željeznicu. Otac je radio na početku kao manevrista u Vrapču da bi kasnije došao u Bedekovčinu za skretničara. Kao klinaca znao me povesti na kolodvor i jednostavno se tu javila ljubav prema željeznicu - prema vlakovima poneki još s parnom lokomotivom, sa šinobusima, puno putujućeg svijeta a onda među njima i crvena kapa kao autoritet, kao netko koga svi poštiju, nešto ga pitaju, traže informaciju, jednostavno glavni na kolodvoru. No, iako nije išlo sve po planu, jer sam nakon završetka osmoljetke upisao i završio školu učenika u privredi, ipak sam 1978. godine završio jednogodišnju prekvalifikaciju u ŽOC-u. I od te godine, po završetku školovanja sam

u Bedekovčini kao prometnik vlakova, dakle punih 41 godinu.

**Čega se sjećate iz tih dana početka i možete li taj period usporediti sa današnjim?**

Moj početni period i rad u ono vrijeme i sada nikako se ne mogu usporediti. Kad se sjetim koliko je više bilo teretnih vagona, putnika i vlakova. Jednostavno neusporedivo u odnosu na sadašnje vrijeme. Kolodvor Bedekovčina bio je jedan od jačih kolodvora po robnom radu i otpremi putnika. Dnevno je znao biti obrt vagona u kolodvoru i na industrijskom kolosijeku 30 pa i 40 vagona. Prevozio se ugljen i nekoliko vrsta glinica za ciglani, cement, građevinski materijal, drvo a da o komadnim pošiljkama ne govorimo. Ponekad se sa sabirnim vlakovima pokretao posebni vagon kako bi se iz kolodvora

otpremile pošiljke obuće, metalne galerante, namještaja. Prometnici vlakova radili su robnu blagajnu, putničku blagajnu a o prodaji karata i otpremi putnika koji su se brojili na mjesечноj bazi u tisućama da ne govorimo. Jednostavno postoji velika razlika od onog i sadašnjeg vremena. Jedino osiguranje kolodvora je ostalo isto. Od 1963. godine postoji današnje osiguranje. Ono što me danas posebno zabrinjava je pristup prema pravilnicima i uputama od stručnih službi koje ih izrađuju. Uglavnom ti akti bi trebali pomagati u poslu a ne da dolazimo u situaciju različitog tumačenja nekog propisa i to od radnika koji imaju tu mogućnost. Kako je primjena propisa na izvršnim radnicima upravo ta situacija nedorečenosti deprimira i oduzima volju za rad. Mi smo sistem u kojem bi trebali raditi jednoobrazno.

**Jeste li sretni svojim zanimanjem, radnim mjestom, stečenim iskustvom?**

I sretan i zadovoljan kako poslovno tako i obiteljski. Bez obzira što zbog

načina obavljanja smjena nisam uvijek mogao biti s obitelji ipak smo se uspjeli prilagoditi, odgojiti djecu, urediti kuću. Naravno da mi je obitelj puno pomogla i kad sam se bavio muzikom (danas ne tako aktivno kao prije), kad sam radio za osobne potrebe u vinogradu i na poljoprivredi. Mogu reći da sam svoj majstor i nije mi strano raditi bilo s drvom ili metalom. Sudjelovaо sam u izgradnji etno sela u Velikoj Mlaki između Zagreba i Velike Gorice a isto tako i na poslijeratnoj obnovi kuća na karlovačkom području.

**Iz razgovora vidim da volite pomagati ljudima oko sebe.**

Naravno, a najviše mi čini zadovoljstvo što sam dobrovoljni darivatelj krvi te na taj način pomažem onim najugroženijima - bolesnima. Zbog te moje humanosti od strane predsjednika Republike

**Rekli ste da se bavite**

Hrvatske, gosp. Josipovića primio sam odlikovanje Red Danice hrvatske s likom Katarine Zrinski koji se dodjeljuje za osobne zasluge između ostalog na polju zdravstva i društvenih vrednota. No nisam samo ja u obitelji DDK, već je otac i brat a tu humanu stranu prenio sam i na kćerku. Da li sam ja osobno pridonio, motivirao i svojim primjerom pokazao tako da radnici kolodvora Bedekovčina imaju preko 300 davanja - prosudite sami.

**U godini smo kolektivnog pregovaranja. Što očekujete od novog Kolektivnog ugovora?**

Ne razumijem kolegici i kolege koji su podržavali takvi nakaradni kolektivni ugovor. Nakon ovih godina i izgubljene dobiti očekujem jedan kvalitetan ugovor koji ne samo da će vratiti veći uglađiti jača radnička prava nego što smo imali. Ako se u mnogim segmentima volimo uspoređivati sa zemljama EU, pa onda bi bilo u redu da imamo i takva radnička prava. Tu svakako ulaze veće cijene sata rada a isto tako ništa manje i radno pravna zaštita, dodaci i naknade.

**Koliko ste zadovoljni zaštitom na radu, uvjetima rada, službenom i radnom odjećom.**

Puno je bolje nego do prije nekoliko godina. Nabavka i isporuka službene odjeće počela je ići kontinuirano u nekim normalnim okvirima. Jedina zamjera je na službene cipele za koje smatram da bi trebale biti kvalitetnije i udobnije. Ipak smo u njima preko 12 sati što nije tako jednostavno izdržati. Ono što bi trebalo uraditi pod nužno je sanacija prometnog ureda. Prostor je mali a u njemu su smješteni svi mogući uređaji od osiguranja kolodvora do informatičke opreme. Još je uz to i putnička blagajna što više puta stvara probleme u komunikaciji blagajnice s putnicima ili prometniku kod razgovora na telefon.

**muzikom - aktivo ili onako za svoju dušu!!**

Nažalost ne više kao nekad. Počeo sam u tamburaškom školskom orkestru i uglavnom sviram gitare bilo solo ili bas. Niti ja niti moje kolege iz amaterskog benda nismo muzički obrazovani, ali smo tako samouki pisali aranžmane i tekstove što nas je jedne godine dovelo i na festival „Igrajte nam mužikaši“ koji se tradicionalno održava u Bedekovčini. Osim što sviram i samouk sam u izradi gitare koju radim od drva javora, briješta ili murve (dud op.a.), jedino što elektroniku kao komponentu kupujem. Nažalost sa bendom smo sve manje aktivni jer se teško okupimo zbog turnusa koji radim i ja kao i dio članova benda pa sada to prelazi samo u lijepo sjećanje.

**Iz razgovora vidim da imate stavove na koje ne mogu utjecati drugi. Što poručujete kolegama, mladim generacijama koje dolaze?**

Svoje vlastito razmišljanje i stavove imam jer tražim i primam mnogo informacija, volim druženja, volim razgovarati s ljudima, volim čitati knjige. Rođen sam i odgajan u kršćanskom duhu (brat svećenik u župi Sv. Antuna Padovanskog u Zagrebu op.a.) pa nastojim provoditi jedno od načela - ne učini nešto drugome što ne želiš da učine tebi. U našem društvu potrebno je više tolerancije, uvažavanja, prijateljstva. Danas je previše narcisoidnosti i nepoštivanja. Mi danas imamo problem komunikacije. Pogledajte mlade - ne gledaju čovjeka, osobu, već stvar - mobitel. Mobitelom šalju slike, komuniciraju, šalju poruke čime izostaje direktna verbalna komunikacija. Mislim da zbog toga postajemo primitivniji bez obzira na napredak tehnike. Danas smo svjedoci da se od poštenja teško živi ali on koji pošteno živi ima svoje unutarnje zadovoljstvo, zadovoljstvo sa sobom koje vam nitko ne može uzeti.





# VIŠE VJERE I OPTIMIZMA

RAZGOVARAO: Branko Marijanović  
FOTO: Branko Marijanović

Sugovornika za ovaj prilog našao sam na pruzi M103 Dugo Selo-Novska u kolodvoru Novoselec, prometnika vlakova Antu Gorčana. Anto Gorčan rođen je 1974. godine u Banja Luci i kao dijete s obitelji dolazi u Križ gdje završava osnovnu školu i tu ostaje do danas. Željezničku tehničku školu završio je u Zagrebu.

„Po završenom školovanju stažirao sam u kolodvoru Novoselec, a prvo radno mjesto kao prometnik vlakova dobio sam u kolodvoru Daruvar i tamo sam bio u periodu od 1994. do 1997. godine. Nakon toga dolazim u Novoselec gdje i danas radim“ - kaže Anto.

Sretno je oženjen i s ponosom ističe da ima dvoje prekrasne djece, sina Luku 11 godina i kćer Luciju 7 godina.

Kao dobar domaćin Anto mi je rekao ponešto o naselju i mjestu rada. Novoselec je naselje u općini Križ u Zagrebačkoj županiji. Po popisu stanovništva iz 2001. godine imao je 1520 stanovnika, a iz popisa 2011. ima 1362 stanovnika. Nažalost i ovdje stanovništvo nestaje i pita se koliko ih je otislo u posljednjih nekoliko godina.

Za gospodarstvo na području Novoseleca najvažnija je drvna industrija „DIN Novoselec“ i Hrvatske šume. Kao veći kulturni događaj u ovom naselju navodi se krijes, koji se za razliku od ivanjskih i jurjevskih kriješova održava 1. svibnja na Međunarodni praznik rada i Dan Sv. Josipa Radnika, zaštitnika Hrvatske. Na samom kraju nikako ne smijem zaobići i spomenuti baroknu crkvu sv. Vida iz 1701. godine.

Za uvod i upoznavanje više nego dovoljno od gostoljubivog, samozatajnog i skromnog domaćina. Anto osobno poznajem dugi niz godina i mogu reći da je uistinu čovjek sa izuzetnim karakternim osobinama i odličan prometnik vlakova! Pa, krenimo sa pokojim pitanjem da saznamo još štošta o Anti, njegovom

radnom mjestu i stavu o životu i radu na željeznicu!

**Što te je dovelo na željeznicu; tradicija, osobna želja, splet okolnosti...?**

Došao sam raditi na željeznicu iako nitko iz moje obitelji nije radio na željeznicama. Zaslugu za to imaju susedi koji su generacijama radili na željeznicama. Kao dječak sam promatrao kako odlaze na posao, te sam u nekoliko navrata i bio u posjeti kod njih dok su bili na poslu. Po završenoj osnovnoj školi želja mi je bila postati željezničar.

**Što ti je najviše ostalo u sjećanju iz te početne faze rada na željeznicu?**

Nakon stažiranja u kolodvoru Novoselec počeo sam raditi u kolodvoru Daruvar. Početak je bio težak zbog odlaska u nepoznatu sredinu, koja je još uvijek većim dijelom bila okupirana (1994 god.). S vremenom sam se uklopio i sprijateljio s tim ljudima, koje i dan danas sretнем na sindikalnim druženjima.

**Možeš li usporediti period s početka rada s ovim sadašnjim stanjem na željeznički i koje su razlike?**

Neusporedivo. Razlike su velike! Bio je veći broj zaposlenih. Nisi bio sam na poslu, kao što je sada. Uglavnom sve je bilo bolje organizirano i znalo se tko što radi. Danas imamo hrpu uredbi i naredbi u kojima se teško snalaziti.

**Čini li te sadašnji posao sretnim?**

Unatoč svim poteškoćama, još uvijek volim ovaj posao, jer radim s dobrim ljudima i to me čini sretnim.

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

SS uređaji su jako stari, ima dosta kvarova, ali oni su sastavni dio našeg posla i to tako moramo prihvati. Održavanje je dobro a suradnja sa SS službom je odlična.

**Koristiš li u svakodnevnom radu informatičku opremu te koliko si zadovoljan tim područjem (opremom, programima, brzinom rada...)?**

Informatička oprema je dobra, ali na brzini bi trebalo poraditi kao i na brzini vlakova.

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

Suradnja je dobra. Sa HŽPP dijelimo radni prostor, tj. prometni ured i nema problema.

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

Jasam osobno prestao voditi evidenciju kad što trebam dobiti, ali uvjeren sam da tu puno toga nedostaje. Zasad se snalazim s onim što dobijem.

**Kod vas u kolodvoru prodajete prijevozne karte, imate li negativnih iskustava s putnicima?**

U kolodvoru Novoselec prometnici vlakova prodavali su karte sve do 20. veljače 2019. godine kada su nastupile izmjene te smo oslobođeni pružanja usluge prodaje karata HŽPP-u. Negativnih iskustava s putnicima uvijek ima, no uspijevamo ih riješiti bez većih teškoća na obostrano zadovoljstvo. Posebno se moramo zahvaliti SPVH i predsjedniku podružnica Banova Jaruga gosp. Denisu Čevizović koji je uložio puno svog vremena i truda kako bi mi bili oslobođeni od prodaje karata.

**Prigovaraju li putnici voznom redu vlakova, je li isti usklađen s bilo čijim potrebama?**

Na vozni red putničkih vlakova ima dosta prigovora! Same izmjene su kozmetičke naravi, minuta prije ili kasnije u polasku nije značajna promjena. Putnici su za neke vlakove tražili izmjene, no nema previše sluha za njihove zahtjeve. Osjeti se pad prometa i broja putnika, a mislim da će se taj trend nastaviti i dalje ako se ne poduzmu neki koraci da se to spriječi.

**Plaća radnicima HŽ Infra posljednji put povećana je davne 2007. godine, kako se s tim nosiš a i tvoje kolege?**

Sama pomisao koliko je godina prošlo od zadnjeg povećanja plaće je strašna. S tim se nosim kao i svi ostali teško ali se nadamo da će se iznaci nekakvo zadovoljavajuće rješenje kojim bi se nakon više od jednog desetljeća plaće povećale. Po meni treba malo bolje odraditi pregovore za Kolektivni ugovor, a ne kao zadnji koji je potpisana i čini mi se da ide samo na štetu nas zaposlenika. Tu bi sindikati potpisnici

i pregovarači za Kolektivni ugovor trebali biti konkretniji u svojim opravdanim zahtjevima!

**Ima li problema s korištenjem GO?**

Problemi s korištenjem godišnjih odmora su sve veći. Pojavili su se odlaskom u mirovinu starijih kolega, dok se istovremeno ne popunjavaju njihova radna mjesta. Korištenje godišnjeg odmora je otežano, meni osobno je iz 2018. godine ostalo neiskorištenih još 20 dana godišnjeg odmora, a slično je i kod ostalih kolega. Trebalo bi što prije zaposliti još mladih kolega!

**Zove li poslodavac u prekovremeni rad i ako poziva da li ga i plaća?**

Prekovremeni rad je sve češći te ga poslodavac za sada uredno plaća. Kako na tebe i kolege djeluju svakodnevne priče o višku, o otkazima? Kada su krenule priče o viškovima i otkazima te o zatvaranju pruga, nije mi bilo svejedno. Brinula me moja budućnost na željeznici. Međutim,

zaključio sam da se ne isplati nervirati budući da na neke stvari ne možemo utjecati. Nadam se da će pričama o otkazima i viškovima ubrzo doći kraj te suprotno tome da će se početi pričati o novim zapošljavanjima, obnavljanju postojećih te modernizaciji i otvaranju novih pruga.

**Čime ispunjavaš slobodno vrijeme; imaš li kakav hobi?**

Radom u smjenama imam slobodnog vremena koje volim provoditi s djecom te radovima oko kuće. Od prošle godine uz veliku pomoć kolege, također prometnika vlakova, počeo sam se baviti pčelarstvom. Iako je ovo za sada samo početak ipak bih volio još više naučiti o pčelama i pčelarstvu, te proširiti taj svoj hobi na nekoliko košnica više.

**Poruka za kraj ovog razgovora?**

Što drugo poručiti svojim kolegama nego da nam se ispune sve želje za lakšu i bolju budućnost na željeznici, odbaciti pesimizam dok ima zdravlja a više vjere i optimizma za budućnost!



BROJ 87 TRAVANJ 2019.



## SCHINDLEROVA LISTA

IZVOR:[https://hr.wikipedia.org/wiki/Schindlerova\\_list](https://hr.wikipedia.org/wiki/Schindlerova_list)

1993. godine u Washingtonu, a u službenu kino distribuciju pušten je 15. prosinca iste godine u SAD-u. Uz kritike da se radi o jednom od najboljih filmova ikada snimljenih, film je postigao odličan uspjeh na kino blagajnama, osvojio čak sedam prestižnih filmskih nagrada Oscar (uključujući one za najbolji film, redatelja i originalnu glazbu) te nebrojene druge nagrade (uključujući sedam nagrada BAFTA i tri Zlatna globusa). Godine 2007. Američki filmski institut postavio je Schindlerovu listu na osmo mjesto liste stotinu najboljih američkih filmova svih vremena što ga je pomaknulo za jedno mjesto u odnosu na listu iz 1998. godine kada je bio postavljen na deveto mjesto. Na listi najboljih filmova svih vremena na popularnoj filmskoj stranici imdb.com, Schindlerova lista već se preko 15 godina konstantno nalazi među 10 najboljih filmova ikad snimljenih.

Film se snimao 72 dana u Poljskoj, u Krakovu. Spielberg je film snimao kao dokumentarac te odlučio da neće koristiti uobičajene nacrte za scene iz filma. Glavni fotograf Janusz Kaminski želio je filmu dati vječni osjećaj. Scenograf Allan Starski postavio je setove mračnijim ili vedrijim (zavisi od likova u pojedinim scenama). Tijekom rada na stvaranju glazbe za Schindlerovu listu, Williams je pozvao poznatog violinista Itzhaka Perlmana koji je odsvirao glavnu glazbenu temu.

Ideje za filmsku priču o Schindlerovim Židovima predložene su još 1963. godine. Ispričati priču o Schindleru bio je jedan od životnih ciljeva Polodka Pfefferberga, jednog od preživjelih Schindlerovih Židova. Kada je izvršni producent Sid Sheinberg poslao knjigu Schindler's Ark redatelju Spielbergu, ovaj Film Schindlerova lista svoju je premijeru imao 30. studenog



BROJ 87 TRAVANJ 2019.

# DAH PROLJEĆA

*u skretanje by nenad katanich*



SADA MU JE BILA  
DILEMA KOJA MU SE  
JAVLJA SVAKE GODINE  
15. TRAVNJA OTVARAO  
ORMAR, ZRAČIO  
UNIFORMU I DONOSIO  
ODLUKU - DA LI DA JE  
OČISTI OD PRAŠINE I  
PONOVO SPREMI ILI  
DA JE DA ŠARENOJ MACI  
CANI ZA PROSTIRKU. NEKA  
MAČKI BAREM BUDE  
UGODNO. BAR ĆE CANA  
ZNATI CIJENITI TOPLINU  
KVALITETNOG ŠTOFA,  
POŠTO VEĆ NE RAZUMIJE  
ŽELJEZNIČKE ČINOVE.  
WALTER JE DUBOKO  
UZDAHNUO. PRENULA  
GA JE UNUČICA - DEDA,  
IDEMO U PJOMETNI UJED  
KOD TETE IJENE ?

Walter je jednom godišnje otvarao ormari u kojem se na istom mjestu nalazi njegova željeznička uniforma. Otišao je u mirovinu ali je nikada nije obukao. Sjeća se koliko je bio ponosan na nju i koliko se osjećao važno kada je išao u ekonomat sekcije da je podigne.

I onako, kao slučajno, kada ju je nosio na vješalici preko ramena pobrinuo se da se vide činovi na reveru rukava. Slično rade i lovci da se iz njihove torbe vide noge ulovljene divljači. Iako su neki lovci imali pripremljene zeče noge, tako da ih prebace iz torbe da zavaraju onoga koga sretnu - da imaju uvijek ulov, makar zeca. Ironija je da je u ovom slučaju Walter bio zavarana. Naime, podigao ju je iz ekonomata, ali je nikad nije obukao u službu. Ali o tome drugi put.

Sada mu je bila dilema koja mu se javlja svake godine 15. travnja otvarao ormari, zračio uniformu i donosio odluku - da li da je očisti od prašine i ponovno spremi ili da je da šarenoj maci Cani za prostirku. Neka mački barem bude ugodno. Bar će Cana znati cijeniti toplinu kvalitetnog štofa, pošto već ne razumije željezničke činove. Walter je duboko uzdahnuo. Prenula ga je unučica - deda, idemo u pjometni ujed kod tete Ijene?

Ja sam obukla „Malu Ijenu“ u uniformu i spremna je za službu! U unučici je tekla djedova „željeznička krv“ te je je staja u stavu „pozor“ s „malom Irenom“ u naručju.

Djed bi obično u tom slučaju isto salutirao i kratko i odrješito, kao naredbu, rekao: „Idemo na kolodvor!“ Uzeo bi ju u naručje, poljubio u obraz nasmiješio se, pokupio vrećicu s poklonima za Irenu i Nikolu i druge prometnike,

obično kavu, kekse, sok ili nešto slično i odlučno bi krenuli put kolodvora. Ovaj put Walter je samo šutio. Suza mu je krenula niz lice. Ali ipak, skupio je snagu, koliko god je mogao, da ne rastuži svoju unučicu, krenu je put prometnog ureda.

Irena i Nikola su ih srdačno dočekali, ali ovaj put srdačnije nego inače. Nikola je odmah stavi džezvu s vodom na rešo za kavu, a Irena cmokнуvši unučicu u obraz, posjela ju je u krilo. „Kakav je pjomet?“ ozbiljno je upitala Irenu iako zapravo nije znala što to pitanje zapravo zanči. Walter je imao običaj tada ovlaš pogledati oglasnu ploču. Primjetio je sindikalne dopise o obranjenom pravu na štrajk i početak kolektivnih pregovora. Naravno, nije očekivao da se itko sjeti. Jamezdin i ostali sindikaci počeli su s agitacijom oko kolektivnog ugovora i naravno, vrbovanja članstva kao stalnim fokusom.

Nikola je skuhao kavu. Dobro je znao kakvu piće Walter. U stvari, dok je kuhao, razmišljao je koliko im taj starac i njegova unuka znače. Nije si znao objasniti, ali Walter im je bio poveznica s prošlošću. Nekakv korijen. A nije si to mogao objasniti. A čuo je iz političkih govor da narod bez prošlosti nije narod. Htio je to povezati, ali mu nikao nije išlo. Irena i on su u noćnoj razgovarali koliko ih Walter i njegova unučica znače. Poseban osjećaj koji ih obuzme kada se oni pojave na kolodvoru. Odjednom problemi, Jamezdin, Ikek, šef drugačije im izgledaju. Nekako - ma ne može se opisati. Nikola je Ireni pokušao objasniti da se na trenutak osjeti kao galeb Jonathan Livingston iz romana Richarda Bacha. Irena je rekla da ju baš čika Walter podsjeća na tog galeba koji

leti iznad mogućnosti i želje jata. Kava je prokuhala i servirao je Walteru uz poseban smješak. Sjetni starac je shvatio da su čudni i napadno ljubazni. Da se nisu možda sjetili? Ma ne, kome još stalo do toga?

Borbe, da ne kažem revolucije. Sada smo u uređenom društvu bogatih svih blagodati, čak i na štrajk. A ne tamo neki željezničari koji su dizali bune i mjesec dana štrajkali, prosvjedovali i izazivali žandare da pucaju na njih u cilju očuvanja javnog reda i mira, te kraljevskog poretka Kraljevine SHS. Ne bilo više i što smo uspješno proveli u djelu - ne spominjalo se više... Miris tople, fine kave prekinu ga iz lutanja bespućima depresivnih misli. Još više mu obuzme usredotočenost uzvik unuke: „Deda, teta Ijena ima poklon za tebe!“

Irena sa smješkom uruči crvenu kutijicu Walteru. Nikola uzviknu: „Počasni pozdrav starom željezničaru!“. Irena Nikola i Bartol koji se tu slučajno našao i nije shvaćao o čemu je riječ, samo je instinkтивno izvršio zapovijed u stavu pozor. Walter je otvorio kutijicu. Unučica je razrogačila oči, izdižući se na prste pokušavajući vidjeti sadržaj kutije. Walter je bio zbunjen. Na plišu crvene boje i opipa kadife nalazio se mali bakrorez. Walter je pokušavao odgonetnuti što je na njemu. Prepoznaje lokomotivu, kapu... Irena kaže da je to spomenica Dana željezničara koju su Nikola i ona našli preko interneta. Odlučili su je otkupiti i pokloniti Walteru na današnji dan da ga obraduju i pokažu mu koliko im on znači. Unučica od radosti nije prestajala jako i glasno pljeskati svojim ručicama. A Walteru nisu prestajale kliziti suze niz obraze.



# IZLET U ŠIBENIK - VLAKOM

POLAZAK: 31. svibnja 2019.

IZ ZAGREB GK u 22:56



POVRATAK: 1. lipnja 2019.

IZ ŠIBENIKA u 22:12



POSJET MEMORIJALNOM CENTRU

"FAUSTVRANČIĆ"

TVRĐAVAMA SV. MIHOVIL I BARONE

KATEDRALA SV. JAKOVA

VLAK: BESPLATNA REŽIJSKA  
ILI 145 kn POV RATNA KARTA

**CIJENA:**

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

**UKUPNO: 123 kn**

**HRANA U VLASTITOM ARANŽMANU**



**PRIJAVE KOD PREDSJEDNIKA PODRUŽNICE**