

VIJESTI SINDIKATA PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE

NA PERONU

SIJEČANJ 2020.

POZNATA LICA I ŽELJEZNICA

BRUNO ŠIMLEŠA

MLAĐE SNAGE

VLADIMIR KLEMŠA

MLADOST OSTALA U RATU

ANTE MUJAN

JOŠ NIJE SVE IZGUBLJENO (2)

dr. sc. Srećko Kreč

SIGURNOST ILI TROŠAK

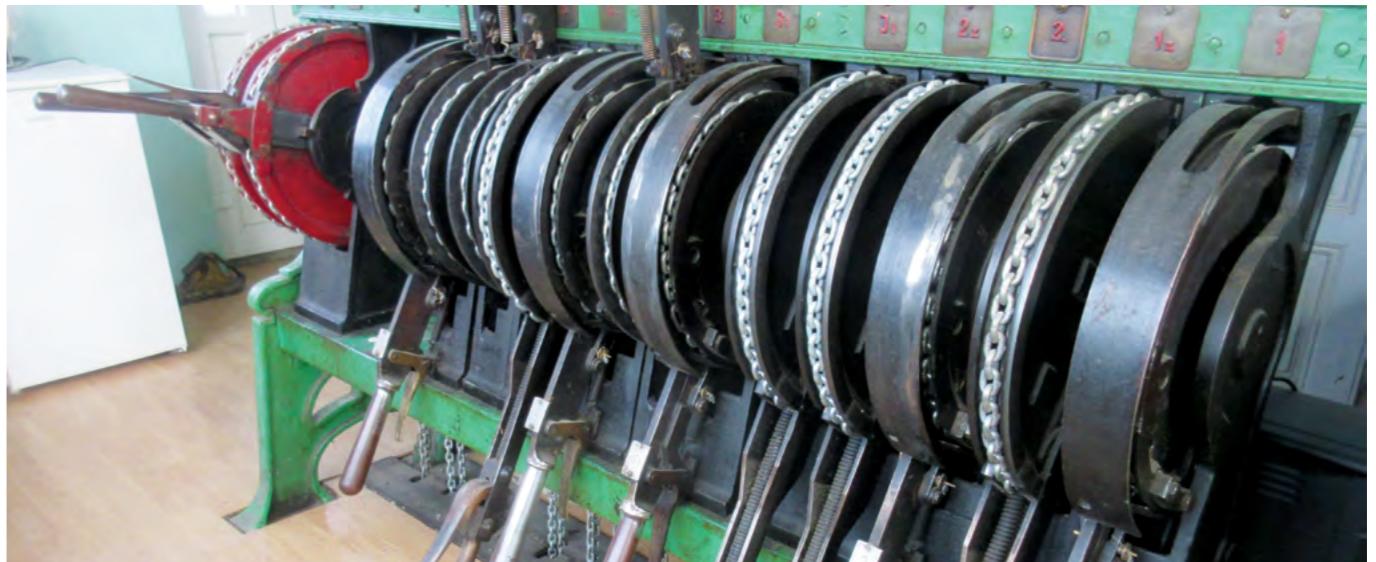


FOTO: Nebojša Gojković



FOTO: Nebojša Gojković

I ova uprava HŽ Infre ukazala je povjerenje čitavom nizu dvojbennih direktora. I ova uprava HŽ Infre nastavila je prethodno trasiranim putem - pod svaku cijenu nastaviti smanjivati troškove. Tako je smanjujući troškova pojačala zanemarivanje sigurnosti. Ova i prethodna uprava odustale su od formule ugovorene s Vladom RH početkom 2000. godine kako će uvođenje novih tehnologija biti podloga za smanjenje broja radnika. Danas, dva desetljeća kasnije nove tehnologije gdje-gdje sramežljivo se uvode, ali smanjenje broja radnika se provodi uz formulu „sve to košta“. Tako je postao trošak obavezno podučavanje radnika te se broj sati poučavanja smanjio za 12%. Za sad. Posljedica je da se radnici sve manje upoznaju s promjenama i izvanrednim događajima kojih je sve više. Smanjen je i potreban broj radnika na jednom radnom mjestu s 5,78 na manje od 5. To što sada ljudi rade više prekovremenih izravna je posljedica nedostatka radnika.

Umjesto manevarskog odreda čiji je sastav određen poslovnim redom kolodvora manevrirati se može i samo s manevristom. Šef kolodvora je u očima direktora bolji ako to sustavno provodi.

Trošak je umjesto minimalnog paketa usluga pružati uslugu prikupljanja bruta. Posljedica nema vlakova, nema prometa, zatvaraju se kolodvori. Trošak su sati koje radnik mjesечно radi pa se radnike doslovce krade kroz tzv. preraspodjelu radnog vremena. Šef kolodvora koji provodi tu krađu je u očima direktora bolji ako ju sustavno provodi. Jedan od bolnijih oblika zanemarivanja sigurnosti na račun raubanja radnika je uvođenje početaka i završetaka rada u vrijeme kad se čovjek nema načina prevesti doma. Ostaje spavati na kolodvorskoj klupi čekajući drugi dan. Direktor javno poručuje kako mu je plaćen prijevoz uz obijesnu tvrdnju kako HŽ nije socijalna ustanova. Njegov proizvod su i ugovori o radu sa šefovima kolodvora u koje je ugrađena klauzula straha kojom doslovce poručuje ako nisi poslušan razriješit će te bez obrazloženja.

Na sve ovo godinama upozoravamo upravu HŽ Infre i kad uz upozorenje tražimo smjenu direktora to nema nikakve osobne veze, niti nekog obračuna. Naš cilj je vratiti sigurnost na prvo mjesto u organizaciju i regulaciju željezničkog prometa. I zato smetamo. I upravi i direktoru.

Ali, ne odustajemo!

IMPRESUM

Glavni urednik
Anto Iličić

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

Fotografije SPVH

Naslovnica:
dr. sc. Srećko Kreč,
samostalni konzultant za željeznicu

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

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



POGLED NA 2019.

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

U svjetlu ovih prekrasnih siječanskih dana i pogled na proteklu 2019. godinu možda će nam se učiniti vedriji i ljepši.

SIJEČANJ

Godina je započela pismom koje je SPVH uputio direktoru Ivanu Kršiću a odnosi se na nekorektnosti vezane uz pozivanje radnika na rad izvan radnog vremena, nejednako postupanje prema radnicima HŽI, korištenju privatnih automobila te o pripravnosti šefova kolodvora.

U razgovoru za naš list bivša i među našim vladajućima ne previše omiljena Nikolina

Brnjac, državna tajnica za promet MMPI najavila je bolje dane za željeznicu, donošenje Zakona o željezničkoj sigurnosti i interoperabilnosti te skoro rješavanje duga od 172 milijuna kuna HŽ Carga prema HŽ Infrastrukturi. Zajedno s vladinom delegacijom u Kinu su se uputili i predstavnici HŽ Infrastrukture, a Ivan Požega pomoćnik šefa kolodvora područja Vinkovci spomenuo je kako je opustjela pruga i Slavonija.

VELJAČA

Na terminalu Brajdica tokom

2018. pretovareno je rekordnih 227 000 kontejnera. Radovi na području luke i na prostoru željezničkog kolodvora odvijaju se planiranim tempom.

Na redovito poučavanje izvršnih radnika osvrnula se Sandra Rašetina rekavši kako je to „avantura kojoj se grupno radujemo“ pri čemu se „profesur“ od knjiga propisa na stolu uopće ne vidi.

Književnica Julijana Matanović prisjetila se putovanja iz Đurđenovca u Osijek i „kaubojca“ vagona s drvenim sjedalima.

OŽUJAK

SPVH u pismu upravi HŽI izrazio je nezadovoljstvo nabavkom neadekvatne radne odjeće. Vezano uz „gležnjače“ prikupljeno je više od stotinu izjava „korisnika“ u kojima oni ukazuju na nekvalitetnu obuću.

Uprava HŽ PP potpisala je ugovor s Vladom o usluzi javnog željezničkog prijevoza s rokom isteka važenja 31. prosinca 2028. U tih deset godina HŽ PP uprihodovat će 4 620 000 kuna. Istovremeno ugovor o integriranom prijevozu putnika potpisale su Koprivničko križevačka, Varaždinska i Međimurska županija.

TRAVANJ

U travanjskom broju našeg časopisa razgovarali smo ili bolje rečeno dobili smo napisane odgovore od Predsjednika Uprave HŽI, Ivana Kršića u kojem on kaže da željeznička infrastruktura i općenito željeznička usluga nisu na primjerenoj razini te da je realizacija projekta modernizacije željeznice „višegodišnji generacijski projekt“. U razgovoru je spomenuto i pitanje duga HŽ Carga prema HŽ infrastrukturni u iznosu od 293 milijuna kuna.

Započeo je šestomjesečni permanentni zatvor pruge Zaprešić – Zabok. Kako bi dodatno zakomplicirali život prometnicima naši

eksperti uveli su „novi papir u igru“ – vođenje evidencije o ispravnosti stolice u knjigu primopredaje.

SVIBANJ

Započela je modernizacija kolodvora Ploče TK, a HŽ Infrastruktura je u svom Planu poslovanja navela i namjeru efikasnijeg upravljanja nekretninama pri čemu je zaboravljena činjenica da Grad Šibenik dvadesetak godina solidno trži „komad naše zemlje“ u centru grada i pri tome, željeznici ne plaća ni lipe.

I na kraju ali ne najmanje važno je uspjeh SSSH koji je proveo referendum „67 je previše“ i





prikupio 600 000 potpisa. I usput, u Francuskoj se odvija najdulji štrajk u povijesti pošto vlada nastoji uvesti produljiti radni vijek s 62 na 64 godine. HŽ Infrastruktura i HŽ putnički prijevoz prozvani su u medijima zbog „astronomskih donacija“ u ukupnom iznosu od 668 000 kuna. Istovremeno je HEP na sve strane razdijelio 55 milijuna kuna.

LIPANJ

„Krenija je splitski „metro“. Metro smo opisali kao na brzinu sklepanu ideju, predstavljenu kao najnoviji vlak u Japanu. Lokalni kolodvori obogaćeni su sa po 6 m² grafikona.

HŽ Infrastruktura potpisala je ugovor vrijedan 72,9 milijuna kuna s Končar inženjeringom

za energetiku i transport o izgradnji 50 suvremenih željezničko cestovnih prijelaza. Od ukupno 1512 željezničko cestovna prijelaza na mreži HŽ 388 ili 26 posto ih je osigurano svjetlosnim - zvučnim signalima i polu branicima.

Hrvati uz Bugare imaju najdulji radni tjedan u Europi (40 sati), najkraće se radi u Nizozemskoj

30,5 sati i u Norveškoj 33 sata. I da se zna od ukupno 4900 radnika HŽ Infrastrukture od

2019. do 2024., dakle u pet

godina uvjete za starosnu mirovinu stječe 2414 radnik,

djelatnik ili zaposlenik.

SRPANJ

Započela je sezona ljetovanja, a shodno tome ugostili smo Nives Celzijus. Zbog

sigurnosnih razloga nismo je mogli fotografirati u Hrvatskom željezničkom muzeju, ali snašli smo se.

Predstavnik radnika u NO HŽI, Slavko Proleta, istakao je kako na naplatu dolazi višegodišnje neulaganje u održavanje infrastrukture, pri čemu je vozni red više smetnja nego povezna linija.

SŽ Železničko gradbeno podjetje iz Ljubljane (slovenski PG) započeo je radove na Zagrebačkoj obali.

Naša delegacija posjetila je kolege u Gykenyesu.

KOLOVOZ / RUJAN

Rujan je tradicionalno rezerviran za naše sportske susrete. U Rovinju smo tako prenosi more, igrali pikado,

balote, potezali uže i još puno toga. Sve u svemu bilo je jako dobro.

Opisali smo antikni signalno sigurnosni uređaju u pograničnom kolodvoru Drenovci.

„Spojena“ je pruga Vrbovec - Križevci.

LISTOPAD

Uz jedan željezničko cestovni prijelaz osiguran polu branikom, preostalih sedam prijelaza na 30 kilometara dugačkoj pruzi od Perkovića do Šibenika osigurano je znakovima stop i pokojim „preživjelim“ Andrijinim križem. Ukratko katastrofa.

Slično kao i u mnogim hrvatskim gradovima, željeznička u Varaždinu

raspolaze popriličnim prostorom u centru grada. naravno tu se parkira tko stigne, a naši radnici ponekad ostanu bez mjesta. posebno

je „zgužvano“ u vrijeme održavanja „Špancifesta“ kada se za automobile zatvori centar grada. Stoga smo mišljenja da bi željezničarima trebalo omogućiti nesmetan parking na našem prostoru, a ostalim korisnicima parking bi mogli naplaćivati i tako zaraditi.

STUDENI

Kolektivno pregovaramo i pregovaramo.

Posjetili smo Vukovar.

Između Vrbovca i Križevaca počelo se voziti po oba kolosijeka.

Spomenimo i 160 godina od

izgradnje kolodvora u Čakovcu.

PROSINAC

U Belom Manastiru je u centru grada postavljena obnovljena kompozicija „Čire“. Na našim stranicama gostovao je pak Ćiro Blažević.

Na prigodnoj svečanosti u Svetom Ivanu Žabnom u redoviti je promet puštena pruga Sveti Ivan Žabno - Gradec.

Diljem Hrvatske se feštalo, a u direkciju HŽ Infrastrukture vratili su se okićeni borovi.

I na kraju, Anto Iličić je kao predstavnik radnika izabran u NO HŽ Infrastrukture.



JOŠ NIJE SVE IZGUBLJENO (2)

RAZGOVARAO: Anto Iličić
FOTO: Branimir Butković

Za one rijetke koji ne znaju tko je dr. sc. Srećko Kreč, recimo najskromnije kako je on stručnjak za tehnologiju prometa i transporta i kako je danas samostalni konzultant za željeznicu.

Radno iskustvo:

- Hrvatske željeznice (ŽTP INVEST Zagreb, HŽ, HŽI) - 22 godine,
- Željezničko projektno društvo (ZTP Projekt d.o.o., ŽPD d.d.) - 14 godina
- Institut prometa i veza (IPV) - 1 godina.

Radno iskustvo koje nije evidentirano kod HZMO (ugovori o djelu i autorski ugovori):

- viši znanstveni suradnik u Zavodu za promet HAZU - 1 godina
- samostalni konzultant za željeznicu (samozaposlenje) - 4 godine
- Koordinator na realizaciji projekta izgradnje 2. kolosijeka Dugo Selo - Križevci

Nakon održenih strateških tema u prošlom broju ovom prilikom namjera je osvrnuti se na dva najznačajnija željeznička razvojna momenta u RH.

U čvoru Zagreb nikako da se pokrene realizacija projekta izgradnje drugog kolosijeka na relaciji Zagreb GK - Zagreb Klara - Velika Gorica - Sisak. Tu je napose važno povezivanje željeznicom s aerodromom dr. Franjo Tuđman. **Od kud tolika nezainteresiranost željezničkog sektora?**

Ne može se projektirati ni spoj na Zračnu luku ni drugi kolosijek prema Sisku. To bi se trebalo unijeti u GUP Zagreba, a ukoliko bi željeli da EU financira izgradnju drugog kolosijeka prema Sisku, trebali bi tu prugu uvrstiti kao dio EU TEN-T mreže ili bi

trebali pokušati da se to financira iz nekog drugog izvora u EU.

Zadržimo se još malo na čvoru Zagreb. Urbanističko - arhitektonska studija Integrirani grad ponudila je za zagrebački čvor radikalni prijedlog rješenja kroz podzemnu varijantu željezničke pruge. Nedvojbeno je da ste imali prilike upoznati se s tim prijedlogom. Molimo da se kritički osvrnete na njega.

Željeznički čvor Zagreb i njegove priključne pruge je vrlo zahtjevan projekt. Na slici 11 prikazano je postojeće stanje čvora a na slici 12 prijedlog budućeg čvora. Na slici 13 prikazana je karta i Prostorno-Prometne studije čvora Zagreb koja prikazuje zagrebačku cestovnu (širi



prsten) i željezničku obilaznicu grada. Koridori obje prometnice su blizu, tako da je trebalo uskladiti ova projekta. Na navedenim crtežima vidljivo je da se predviđene vrlo opsežne i velike investicije na području grad i okoline, međutim sve je blokirano zbog odbijanja Grada zagreba za prihvaćanjem predloženih rješenja.

Problematika rješavanja željezničkog čvora Zagreba usko je vezana uz prihvaćanje prostorno-prometne studije Grada Zagreba i unosa željezničkih pruga i kolodvora u prostorne planove na području Zagreba i njegove okoline. Studija je napravljena davne 2008. godine i od tog vremena Grad Zagreb odbija prihvatiti rješenja iz studije koja se odnose na ceste i željeznice. Željezница je, dok sam ja još radio u razvoju HŽI, načelno predložila da se pristupi rekonstrukciji Zagreb Glavnog kolodvora (skica je prikazana na slikama 14 i 15). Predložena su dva rješenja, da to bude ili u razini ili da se podigne na ploču, kako bi se oslobodio prostor i omogućilo bolje povezivanje središnjih dijelova grada koji se nalaze s južne i sjeverne strane željeznice. Također je predloženo da se izgrade još dva dodatna kolosijeka od Dugog Sela do Zaprešića, izgradio bi se i drugi kolosijek od Sava rasputnice do Karlovac i drugi kolosijek od Zagreba do Siska.

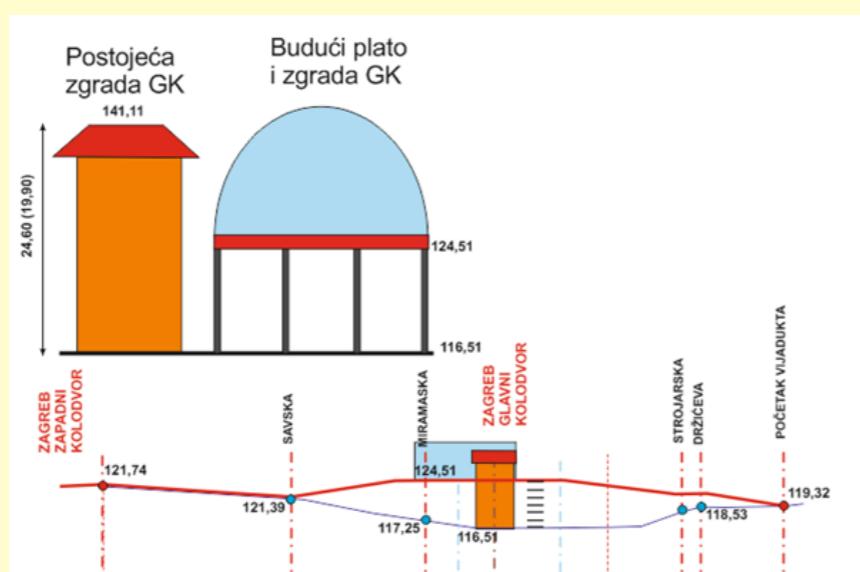
Grad Zagreb je došao s prijedlogom da se željezница zakopa u tunel ispod zemlje na potezu od Zagreb zapadnog kolodvora do Borongaja. Predložili smo da Grad zagreb i Željezница zajedno izrade dokumentaciju u kojoj bi se vrednovala oba rješenja i predložilo optimalno. Međutim do realizacije toga nije došlo, i predložena rješenja razvoja željeznice na području grada nisu unijete u prostornu dokumentaciju. To je osnova da bi se naručila dokumentacija. Zbog toga jer to nije riješeno željeznići su blokirane mogućnosti da pokrene bilo kakve projekte na području grada, od dokumentacije nadalje.



Slika 11.: Željeznički čvor zagreb-postojeće stanje



Slika 12.: Željeznički čvor zagreb - projekcija budućeg stanja



Slika 14.: Jedna od mogućnosti budućeg rješenja željezničkog čvora Zagreb, Varijanta +1 (izdizanje kolodvora na ploču) i spajanje s priključnim prugama



Slika 8.: Potencijalno povezivanje luke Rijeka na sustav unutarnjih vodnih putova sustava Rajna-Majna-Dunav

Ne samo da su blokirane aktivnosti u gradu, već je željeznići onemogućena izrada dokumentacije za obilaznicu Zagreba, a ona je sastavni dio buduće nizinske pruge i njenog spoja na prugu Dugo Selo-Koprivnica DG, koja bi obilazila uže središte grada.

Moram navesti činjenicu da je ovo što sam opisao stanje do prije 6 godina dok nisam otišao u mirovinu, tako da ne znam da li su se od tog vremena poduzele neke nove aktivnosti. Te informacije znaju stručnjaci iz HŽI koji rade na poslovima razvoja.

Luka Rijeka i taj prometni pravac bivšeg koridora V.b nudi se kao poveznica do srednje Europe, ali i kao poveznica na najznačajniji sustav unutarnjih plovnih putova Europe - sustav Dunav - Rajna - Majna. Nova nizinska pruga Zagreb - Rijeka i odgovor na pitanje kako to da RH nije snažno krenula u tu priču?

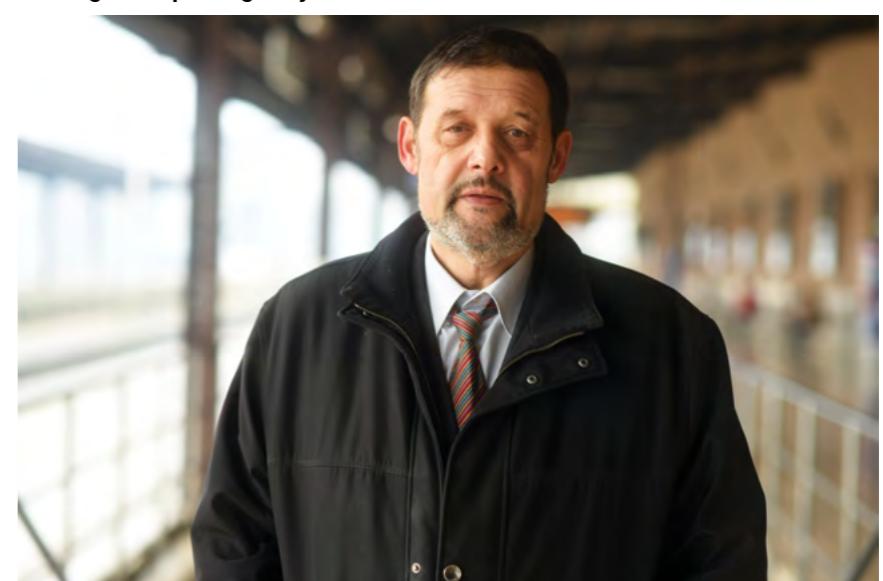
Mogućnost potencijalnog povezivanja luke Rijeka (pa i luke Ploče) na sustav unutarnjih vodnih putova sustava Rajna-Manja-Dunav prikazan je na slici 8. Luka Rijeka ima jedinstvenu priliku da se može povezati na riječni prometni sustav i tako ostvariti mogućnost kombiniranog prometa

brod-željeznična riječni prijevoz. Ta veza se može ostvariti u Vukovaru, Budimpešti ili Beču/Bratislavu.

Molimo da komentirate, po nama, krasnu priliku za željeznicu u RH povezivanja luke Rijeka sa zaledem

Luka Rijeka ima povoljan položaj jer se smjestila na sjeveru jadrana duboko usjećena u evropski kontinent. Na taj način jeftiniji prijevoz brodovima može se približiti području Središnje Europe.

Riječki prometni pravac ozbiljno se izučava već 40-tak godina. Još davnih 80-tih godina prošlog stoljeća izrađen



je projekt nizinske pruge koji je pratio tok rijeke Kupe s baznim tunelom od 25 km, koji bi probio planinu Risnjak i izbio na plato Krasica u blizini Škrljeva u čvoru Rijeka. Dobra strana te trase bila je jer se najviša kota pruge koja je bila u baznom tunelu kretala oko vrijednosti od 200 m n.v. Međutim zbog dugačkog tunela odustalo se od te trase i kasnije je projektirana Drežnička varijanta. Ta varijanta je detaljnije proanalizirana i podijeljena na sekcije izgradnje koji su nazvani Sektorima. Do sad je započela izgradnja Sektora I.a (Dugo Selo-Križevci), a u pripremi je izbor izvođača na sektorima I.b) Križevci-DG, a blizu je i početak realizacije Sektora III.a Zagreb-Karlovac.

Prema informacijama koje imam, naručena je izrada studija koja bi trebala dati odgovor na pitanje kako optimalno spojiti Rijeku sa zaledem i to na najtežem dijelu trase od Rijeke do Ogulina ili neke druge točke u zaledu.

Na toj problematiki se ozbiljno radi, koliko ja imam informacije. Projekt je prihvatila EU koja financira građenje i izradu dokumentacije s 85 % bespovratnih sredstava. Povoljna okolnost je što je riječki prometni pravac prihvaćen kao dio Mediteranskog koridora EU TEN-T mreže, te se temeljem toga mogla zatražiti pomoć EU u realizaciji tog projekta.



MLAĐE SNAGE

PIŠE: Ivica Stojak
FOTO: Ivica Stojak

Područna operativa Jug organizacijski je nadležna za operativno praćenje izvršenja vozog reda na svom području rada i u slučaju poremećaja u prometu izdaje potrebne zapovijedi s ciljem sigurnog odvijanja željezničkog prometa. Pod područje nadležnosti Područne operative Jug pripadaju pruge Metković DG - Ploče, dionica pruge od kolodvora Josipdol - Split, Knin - Zadar, Perković - Šibenik i Ražine - Šibenik Luka. Područna operativa Jug ima 10 prometnih dispečera koji su raspoređeni u kolodvorima Split i Knin i dva tehnologa izvršenja prometa. Voditelj područne operative Jug vodi i organizira rad operative. Zamolili smo prometnog dispečera Vladimira Klemu da nam kaže malo više o poslovima koje radi u operativi Split i da nam kaže par riječi o sebi, o životu izvan željeznice.

Kolega Vladimire najprije Vam zahvaljujemo što ste se odazvali na ovaj razgovor i molimo Vas da se ukratko predstavite.

Dakle, zovem se Vladimir Klemo, rođen sam 29. 3. 1984. godine u Splitu gdje sam završio osnovnu i srednju školu za zanimanje tehničar za željeznički promet. Nakon završene škole zapošljavam se na željeznicu 2003. godine. Radio sam na radnom mjestu prometnik vlakova u kolodvoru Kosovo malo manje od dvije godine i osam godina u kolodvoru Perković nakon čega prelazim u Područnu operativu Split gdje radim i danas.

Što Vas je dovelo na željeznicu?
Prije svega tradicija, pošto je pokojni otac Anto proveo cijeli radni vijek na željeznicu bilo je logično da će i ja na željeznicu ako se ukaže prilika.

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



Nisam imao nikakvog drugog iskustva pošto sam nedugo nakon srednje škole zaposlen na HŽ-u.

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

Iz te početne faze pamtim najviše dinamiku posla, stvarno je bilo puno posla, u to vrijeme se radio kapitalni remont pruge pa je to bio veliki izazov za starije radnike a kamoli za nas koji smo tek počeli raditi i nismo imali iskustva. Mogu reći i da je u to vrijeme bilo puno više teretnih vlakova u odnosu na danas kada je teretni promet nažalost u opadanju. Općenito bilo je više posla nego danas, ali tako je kako je.

Kako biste usporedili taj period s početka Vašeg radnog staža na željeznici s ovim sadašnjim stanjem? Koje su razlike?

Razlike su velike, tada smo bili

jedinstveno poduzeće, radili smo dosta poslova za prijevoznike koji su nastali podjelom HŽ-a i koji sada sami obavljaju poslove koje smo tada obavljali. Mislim da je HŽ puno bolje funkcionirao kao jedinstveno poduzeće nego sada kada je podijeljen, ali politika, globalizacija i ostalo je učinilo svoje.

Kako se informirate o stanju u HŽ Infri?

Uglavnom putem našeg sindikalnog lista „Na peronu“, usmeno preko naših sindikalnih povjerenika iz Sindikata prometnika i razgovorom s kolegama.

Čini li Vas sadašnji posao sretnim?

Da, čini me sretnim i zadovoljan sam sa svojim radnim mjestom.

Jesi li tijekom rada u HŽ Infri bio u prilici pomoći kolegi na poslu, a da nisi računao na neku izravnu korist od toga?

Razlike su velike, tada smo bili

Jesam, bio sam u prilici pomoći kolegi na poslu i pomogao sam bez razmišljanja hoću li imati koristi od toga. Smatram da moramo pomagati jedni drugima jer samo tako možemo raditi i da posao se održuje onako kako treba. Ako bi gledali samo da imamo korist od pomoći kolegi i općenito onda to nije baš ni ljudski, tako da je odgovor uvijek DA.

Da možeš promijeniti neku stvar na poslu što bi prvo promijenio?

Ništa osim plaće, naravno.

Koristite li u svakodnevnom radu informatičku opremu? Koliko ste zadovoljni tim područjem?

Svakodnevno koristim informatičku opremu i vrlo sam zadovoljan, program Roman Anywhere nam je dosta olakšao rad i praćenje vlakova, prije smo morali crtati stvarni grafikon kretanja vlakova a sada se to radi informatički što nam je dosta pomoglo. Ne dolazi



često do kvarova a kada se i dogode brzo se otklanjaju. Zadovoljan sam sa opremom i nemam primjedbi.

Kakva je suradnja s kolegama iz drugih željezničkih poduzeća?

Što se tiče suradnje sa kolegama iz drugih željezničkih poduzeća moram kazati da je ona uglavnom dobra iako uvijek može bolje.

Posao u operativi se promijenio podjelom HŽ-a, kako to sada izgleda?

Do podjele HŽ-a prometni dispečer je imao ovlasti da odlučuje o stvarima koje sada prijevoznici odlučuju putem svojih operativa koje su se formirale nakon podjele društva. Sada HŽPP i HŽ Cargo sami odlučuju o prioritetima, čekanju veza vlakova, formiranju vlakova, ostavljanju i uzimanju bruta itd. Nama je sada posao lakši nego prije.

Imaju li neki željeznički događaji utjecaja na tvoje zdravlje i na privatni život?

Priče o otkazima sigurno utječu na zdravlje, puno lakše i mirnije bi bilo raditi bez tih priča.

Kako na tebe djeluju svakodnevne

Kako na tvoje zdravlje i privatni život utječe smjenski rad?

Navikao sam se na rad u turnusu i da drukčije radim bilo bi mi čudni, ima to svojih prednosti i nedostataka.

Jesi li zadovoljan sadašnjim radnim uvjetima?

Manje-više sam zadovoljan radnim uvjetima.

Plaća radnicima HŽ Infre posljednji put povećana je davne 2007. godine. Kako se ti s tim nosиш?

Kao i svi očekujem da se ispregovaraju osjetno veće plaće, od 2007. godine troškovi života su porasli a plaće su i dalje iste. U posljednje vrijeme vidimo da se svima u državi dižu plaće pa mislim da se treba i željezničarima povećati plaća.

Imaš li problema s korištenjem GO?

Nisam nikad imao problema sa korištenjem godišnjeg odmora.

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

Rijetko kada zove, a kada zove to uredno i plati.

priče o višku, o otkazima?

Sigurno da priče o otkazima djeluju na psihu, htio ne htio uvijek mi je to u podsivjesti.

Javljuju li se misli o mirovini?

Ima još dosta do mirovine, ponekad u šali računam koliko mi je još ostalo do tog trenutka.

Čime ispunjavaš slobodno vrijeme; imaš li kakav hobi?

U slobodno vrijeme bavim se tenisom koji igram već 10-ak godina. Moramo se baviti nekim aktivnostima koje nam čine dobro pa kroz tenis se opuštам i održavam fizičku spremu. Podsjetnik na tenis je takozvani teniski lakan koji sam zaradio.

Poruka za kraj ovog razgovora?

Pozdrav svim kolegama, nadam se da će biti više posla, veće plaće i da nećemo strahovati za radna mjesta.

Kolega Vladimire želimo ti sreću i puno uspjeha u životu i još jednom zahvaljujemo na ovom razgovoru.



ŽELJEZNICA NUDI ROMANTIKA

PIŠE: Nebojša Gojković
FOTO: Nebojša Gojković

Prije svega, on je književnik. U stvari, možda bi bilo bolje reći da je on književni fenomen. Zahvaljujući sveopćem kako medijskom, tako i institucionalnom zaglavljuvanju društva koje traje već godinama i kojem se ni izbliza ne nazire kraj, a rezultati čega su između ostalog i to da su nam knjige već odavno postale deficitarna roba i nužno zlo, kao i to da je danas prosječnom pojedincu od čitanja knjiga puno važnije to hoće li „Aachen“ i „Bochum“ odigrati iz „dvojke“ u „keca“ ili obrnuto, te koju će sretnicu izvjesni Mijo večeras „polegnuti“, došli smo u situaciju da u tom i takvom društvu doista samo književni fenomeni mogu živjeti od pisanja knjiga. On je fenomen i po tome što na promocije njegovih knjiga nerijetko dođe više ljudi nego na većinu utakmica 1. Hrvatske nogometne lige. O njegovoj popularnosti možda najbolje govori podatak da na svom facebook profilu ima bezmalo 100 000 pratitelja. On je i diplomirani sociolog, a osim pisanja knjiga već godinama piše i kolumnе za naše najprestižnije novine i portale, drži predavanja ne samo u Hrvatskoj već i u zemljama regije, redovan je gost na mnogim televizijama s nacionalnom frekvencijom gdje obično komentira neke društvene pojave i događaje, na 1. programu HTV-a jedno vrijeme vodio je i vlastitu emisiju, angažiran je u mnogim humanitarnim akcijama i projektima i jedan je od najpoznatijih aktivista i boraca za ljudska prava. On je Bruno Šimleša i naš je novi sugovornik u rubrici „POZNATA LICA I ŽELJEZNICA“. Moram priznati da je bio priličan problem dogоворити ovaj razgovor s njim, a iz razloga njegovih stalnih obaveza i putovanja. Ipak, upornost se na kraju isplatila, tako da smo za razgovor iskoristili jednu od njegovih mnogobrojnih promocija knjiga u Slavoniji, a sam razgovor tekao je otprilike ovako...

Poštovani gosp. Šimleša, prije svega hvala Vam što ste se odazvali našem pozivu i pristali na ovaj razgovor. U uvodu smo već rekli nekoliko riječi o Vašoj karijeri, ali molio bih Vas da se Vi sami predstavite našim čitateljima s par onih osnovnih podataka o sebi...

Ove godine sam napunio 40 godina, a rođen sam u Bjelovaru gdje sam proveo i nekoliko prvih godina života. Zapravo sam od svoje 3. godine u Zagrebu i Zagreb smatram svojim gradom. Tamo sam išao i u osnovnu i u srednju školu, išao na Filozofski fakultet gdje sam studirao sociologiju i tamo i danas živim. Oženjen sam već 12 godina, supruga i ja imamo curicu od 10 godina, iako po načinu ponašanja imamo dojam da joj je 20 godina.

Da krenemo onda od Vašeg djetinjstva. Reklo bi se da nije počelo baš sjajno...

Da, dobar dio mojih ranih mjeseci i godina bilo je obilježeno bolnicama. Imao sam dosta nezgodan oblik trombocitopenije i jedan period sam se liječio na odjelu hematologije i onkologije u Zagrebu. Na svu sreću izvukao sam se i danas je sve u najboljem redu, ali baš zato imam još veću potrebu pomoći ljudima koji imaju ozbiljnih zdravstvenih problema.

Koliko Vas je ta borba s bolešću u toj ranoj fazi života kasnije odredila kao osobu, odnosno koliko ste nakon jednog takvog iskustva drukčije percipirali život i sve njegove dobre i loše strane?

Mislim da sam se doslovno od vrtićkih dana trudio maksimalno iskoristiti dan. Moji najkritičniji periodi su bili kad sam imao godinu ili dvije i čak se sjećam nekih događaja i anegdota iz tog vremena, iako po našem mozgu i onome što znamo o njemu ne bih se toga trebao sjećati, ali se ipak sjećam.

Cijeli period vrtića i dobar dio osnovne škole bio sam po raznim pretragama, stalno sam bio na tom odjelu i video sam kako jedno vrijeme idem s nekom djecom, a nakon toga ona više ne idu na pretrage. Svako dijete koje se s 4 ili 5 godina suoči s idejom svoje smrtnosti i smrtnosti drugih, bude na neki način time obilježeno i sjećam se da sam uvihek htio maksimalno iskoristiti dan, saznati sve što mogu, biti najbolji što mogu, razviti se koliko mogu i mislim da sam baš iz tog razloga neke stvari u životu napravio malo ranije od drugih.

Nakon završene srednje škole upisali ste Filozofski fakultet, smjer sociologija, gdje ste i diplomirali. Usporedio sa studiranjem, pišete i svoju prvu knjigu. Kako netko u tim godinama uopće dođe na ideju da napiše knjigu i što Vas je tada toliko inspiriralo, odnosno koja je bila tematika tog Vašeg prvijenca?

Prva knjiga se zvala „Sudbina duše“ i ona je bila onako, duhovno - filozofska knjiga o tome kako je svijet nastao i tko smo mi kao materijalna i duhovna bića. Dakle, bila je maksimalno ambiciozna i napisao sam je dok sam još bio apsolvent sociologije. Htio sam na papir staviti neke svoje misli o kojima razmišljam od kad praktički znam za sebe, o tome tko smo mi, kakva je naša psiha, kako funkcioniра naša duša, zašto se uopće rađamo... Razumijem da je ljudima čudno da neki klinac od 22 godine objavljuje takvu knjigu i apsolutno razumijem tu skepsu, ali to je i dalje moja intelektualno izuzetno ambiciozna knjiga. Mnogima je bila „tvrd orah“ jer je pisana znanstveno - filozofskim jezikom, ali ja ju obožavam.

Nakon toga više Vas ništa nije moglo zaustaviti; krenule su knjiga za knjigom, kolumnе u Jutarnjem listu, emisija koju ste vodili na HTV-u, promocije, predavanja... Kada ste

BRUNO ŠIMLEŠA

književnik



pisali onu prvu knjigu koju ste, usput da spomenemo, izdali u vlastitoj naknadi, da li ste očekivali sve ono što Vam se poslije toga dogadalo?

Apsolutno da! Ja sam bio uvjeren i da će ta knjiga „osvojiti“ ne samo Hrvatsku nego i svijet. Mislim, to je bila apsolutna iluzija, ali ja sam bio uvjeren da će za par mjeseci ta knjiga postati ultimativni svjetski bestseler, jer je drugačija, ambiciozna, ima nešto vrijedno u sebi. To se nije dogodilo ni do današnjeg dana, ali uglavnom, imao sam i tada taj dojam da će živjeti od pisanja, da će se zaredati promocije, predavanja, susreti sa čitateljima. Imao sam dojam da će sve ići u tom smjeru, jer sam mislio da mogu nešto ponuditi. U tom svijetu duhovnosti ima jako puno banalnih knjiga i pristupa, pojednostavljanja stvarnosti, puno revolucionarnih i jeftinih obećanja, a mislim da moje knjige ne pojednostavljaju kompleksnost stvarnosti, da ne banaliziraju psihu i pisane su svakodnevnim jezikom tako da ih svi mogu shvatiti, ne samo oni koji su studirali društvene znanosti.

Koliko je to do sada napisanih, a koliko prodanih knjiga?

Napisao sam 9 knjiga na hrvatskom jeziku, a iskreno ne znam koliko je to izданa bilo do sada; 50, 60 ili 70 izdanja. Prodano je ukupno preko 150 000 primjeraka, što pored Hrvatske uključuje i regiju, pošto se i u regiji knjige jako dobro prodaju.

Jedna od osnovnih tema većine Vaših knjiga, tekstova i kolumni je ljubav. Podsetite nas, što to bješe ljubav?

Za mene je ljubav arija svjesnosti. Dakle, nije tek neka puka emocija i definitivno nije samo romantična ljubav. Mislim da je jedna od najčešćih zablude o ljubavi da je puno ljudi svodi samo na romantičnu ljubav, pa onda ako jesu u romantičnoj vezi misle da imaju ljubavni život, a ako nisu, misle da ga uopće nemaju. Ljubav prema djeci, prijateljima, Bogu, domovini, slobodi, prirodi; sve su to ljubavi koje su naravno, platoske, ali su jednako ljubavne, plemenite, sveobuhvatne

i jednako elegantno podsjećaju naše srce što je njemu suđeno osjećati. Sudeno mu je osjećati ljubav, a ne prazninu i nepotpunost, nego baš ljubav, smislenost, cijelovitost, tako da sve te ljubavne odnose koje imamo mislim da trebamo jednako slaviti, a ne ih doživljavati kao nekakve utješne nagrade.

Pokojni pjesnik Duško Trifunović jednu od svojih najpoznatijih pjesama započinje stihom: „Ljubav nema bolje dane, sve je sad i nikad više...“ Utisak je, bar kada je o ljubavi riječ, da ste i Vi na tom tragu...

Pa, da, da, ali kad se radi o ljubavi, u ljubavnim vezama ima svega; ima laži, prevara, nesigurnosti, zamjeranja, gorčine, ljutnje... U pravoj ljubavi kad se netko međusobno istinski prihvata, kad istinski uživa u drugoj osobi, kada nije sve idealno, jer u ljubavnim vezama nije sve idealno, ali ono što je dobro to je toliko naglašeno da onda lako prihvatiš i one stvari koje ne funkcionišu. Kada istinski volimo sebe, druge ljude, prirodu, Boga, mislim da onda zapravo znamo tko smo, da se spajamo s nekom svojom čistom duhovnom prirodom i da onda neke svakodnevne trivijalnosti smještamo u kut svog života.

Često znate reći kako u vezama u kojima jedan od partnera razmišlja o nekoj trećoj osobi, očigledno nešto ne štima. Znači li to da jedan muškarac ne može istovremeno voljeti dvije žene, odnosno da jedna žena ne može voljeti dva muškaraca?

Mislim da je moguće s tim da mislim da je to jako rijetko i da je to najčešće samo izgovor za nas kada ne znamo „zakopati“ šlic. Češće je to za muškarce nego za žene, odnosno ta neka teorija da su ljudi po prirodi poligamni u stvari je samo izgovor za one koji su malo slobodniji s „otkopčavanjem“ šlica. Mislim da je većina ljudi po prirodi monogamna i da je to većini prirodno stanje.

Ali ne uče li nas i na onom duhovnom planu kako treba dijeliti s drugima, kako treba pomoći potrebitima...



Pretpostavljam da se tu ne misli samo na materijalne vrijednosti... Dobro, ali ne misli se nužno samo i na seksualne. Da, treba dijeliti svoje znanje, toplinu, savjete, energiju, vrijeme i naravno, materijalne i nematerijalne resurse, ali kad neki muškarci nesebično dijele svoje seksualne „resurse“ najčešće je stvar u tome da su nesigurni i da traže potvrdu svoje vrijednosti kroz to koliko će žena osvojiti.

Dobar dio svoga angažmana posvećujete i svakodnevnoj borbi za ljudska prava, prije svega pravu na različitost. Aktivni ste i u mnogim humanitarnim akcijama i projektima, gdje se posebno ističe Vaša borba za zaštitu prava žena. O tome najbolje svjedoči i nagrada koju ste dobili zbog svojih aktivnosti na podizanju svijesti o važnosti borbe protiv raka dojke, a zanimljivo je da ste prvi muškarac koji je tu nagradu dobio. Ispunjava li Vas to ponosom i da li ste zbog takvog svog angažmana nailazili na nerazumijevanje određenih društvenih grupa?

Iskreno, to mi je jedna od najdražih nagrada koje sam dobio u svome životu, odnosno nagrada udruge „Sve za nju“. Radi se o izvrsnoj zagrebačkoj udrudi koja pruža psihološku pomoć oboljelimu od raka, što je izuzetno važno jer dramatično povećavaju šanse preživljavanja. Njihova nagrada mi stvarno jako puno znači, a na nerazumijevanje nailazim stalno i to zbog svega; ako se borim za ljudska prava, netko misli da to radim jer želim iskoristiti to za popularnost svojih knjiga, ako radim za neku humanitarnu udrugu, opet me optuže da se samopromoviram... Dakle, što god čovjek radio, netko će ga optužiti da to radi iz pogrešnih motiva i to je najnormalnija stvar, tako da se osobe koje su u fokusu javnosti moraju naviknuti na to. Ja sam se prije 3 godine za potrebe jednog performansa udruge „Sve za nju“ koji se održao na Cvjetnom trgu u Zagrebu, ošišao na čelavo i pritom smo skupljali novce za

njih preko aplikacije „Učini pravu stvar“. Bio je to znak solidarnosti s osobama koje su uslijed bolesti ostale bez kose, a čak je i tu bilo nekakvih 10% ljudi koji su umjesto da se posvete toj gesti i pomognu oboljelima, išli na mene. Tako da što god čovjek radio, mora biti spreman i na nerazumijevanje i na napade. Ono što je meni važno je da ja znam da radim nešto iz pravog motiva i da radim čisto i časno, a to što se nekom neću svidjeti, doista nisam „Miss simpatičnosti“ niti to želim biti. Želim se pogledati na kraju dana u ogledalo i reći da sam napravio sve što mogu da imam zdravu obitelj i da se trudim da društvo bude što zdravije, a po nekim mojim standardima.

Da kažemo sad koju i o našoj osnovnoj temi, odnosno željeznici. Da li Vam je ostalo u sjećanju neko putovanje vlakom iz Vaše rane životne faze?

Kad sam bio mladi malo sam češće putovao vlakom i to stvarno posvuda, a mislim da je najživopisnije bilo kad smo išli u Jajce. Bilo je to dugo obiteljsko putovanje, ali je tu svakako bila prisutna ta romantika putovanja vlakom i činjenica da u svakom trenutku možeš vidjeti krajobraz. Kao dijete obično u svemu uživaš, a ja sam tada baš uživao u tim putovanjima vlakovima.

Kad ste posljednji put putovali našim prugama?

U Hrvatskoj jako davno, mislim da je to bilo još tamo negdje u studentsko vrijeme. Išao sam u Pulu na nekakav „punk“ festival i tada se putovalo do Rijeke vlakom, a onda autobusom od Rijeke do Pule. Od onda do danas nisam putovao vlakom na našim prugama.

Kao netko tko puno vremena provodi putujući, možete li nam reći koji su to glavni razlozi zbog kojih na tim putovanjima uglavnom izbjegavate vlakove?

Glavni razlog je praktičnost. Obično kad imam promocije, imam po 2 promocije u jednom danu. Jednostavno je nemoguće i nepraktično nositi stvari i



knjige sa sobom, juriti s jedne promocije na drugu, jer jedna promocija obično traje oko sat i po, a za pola sata počinje promocija u drugom gradu. Da je riječ o „čistom“ putovanju, naravno, zašto ne?

Da li ste imali priliku putovati vlakovima nekih drugih željeznica i kakvi su Vam bili utisci?
Da, kad sam „vani“ i kad nemam obavezu da nosim stotine knjiga i ostalih stvari sa sobom, volim se provozati vlakovima. Na „medenom mjesecu“ putovali smo jugom Aljaske, čini mi se od Anchoragea do Swordra. Putovali smo i od Oslo do Bergena, dakle kroz središte Norveške i to je bilo jedno prekrasno iskustvo. Putovali smo i od Bruxellesa do Londona. U Latinskoj Americi smo također putovali vlakom jednu malu dionicu kroz Argentinu ili Peru, više se ne sjećam. Uglavnom, svida mi se ta romantika, svida mi se što vrijeme sporije ide, svida mi se što vlak prolazi nekim dijelovima svijeta kojima cesta ne prolazi i svida mi se što vlak prolazi i nekim urbanim dijelovima koje bi i inače vido, ali neke od tih stvari možeš vidjeti samo iz vlaka.

Što to oni imaju, a što nama nedostaje da bi se ljudi i kod nas više odlučivali putovati vlakovima? Dobar „PR“! Mislim da bi se trebala više naglašavati ta romantika putovanja vlakom, odnosno sve ono što to putovanje čini privlačnim potencijalnim putnicima, a ne stalno naglašavati ta kašnjenja i sve ostalo što uz to ide. Ne znam hoćemo li mi ikada moći imati željeznicu kao što je to ona od Bruxellesa do Londona gdje stignete za 2 sata, jer to je fantastično, to je briljantno i teško da ćemo mi nekada dostići taj standard. Zato bi trebalo naglasiti to vraćanje korijenima, vrijeme koje imate za posvetiti se себи, vrijeme za pročitati knjigu... Takav nekakav moment bi se trebao naglasiti i vjerojatno bi se dosta ljudi u tome prepoznao.

Pojavljuje li se željezница kao motiv u nekoj od Vaših knjiga?
Ne, nažalost ne, ali možda ste mi upravo dali dobru ideju. Razmislit ću, pa možda baš u slijedećoj knjizi i to promijenimo.

U Vašim knjigama dosta se bavite i psihologijama žena i muškaraca. Tko to po Vama, više preferira vožnju

vlakovima; žene ili muškarci?
Iskreno, nemam neku jasno izgrađenu ideju. Pretpostavka je da bi to bile žene zbog te neke izraženije romantičarske „crte“, ali to je opet samo pretpostavka.

Ljubav između velikana hrvatske književnosti Dragutina Tadijanovića i njegove Jelice rodila se u vlaku, sarajevski boemski pjesnik Vlado Dijak na željezničkom kolodvoru Sarajevo zaljubio se u Selmu Borić, a na kolodvoru Podlugovi u nepoznatu plavušu, što je onda pretočio u stihove i tako su nastale pjesme „Selma“ u izvođenju Bijelog dugmeta i „Stanica Podlugovi“ u izvođenju Zdravka Čolića, Balašević je pjevao o izvjesnoj Katrin koja mu je „mahala dugo s prozora vagona“... Ima li željezница to „nešto“ što na ljudе djeluje inspirativno kad su ljubav i zaljubljivanje u pitanju?
Mislim da apsolutno ima, mada su sve to što ste spomenuli neke situacije otprije nekoliko desetljeća. Prije, kad je vlak bio dominantno sredstvo prijevoza, pretpostavljam da je bilo i više takvih situacija. Da, mislim da je prednost vlaka to da imaš vremena zastati, da

imaš vremena pogledati u sebe i oko sebe i da je onda vjerojatnije da će se dogoditi ljubav, za razliku od aviona gdje su svi užurbani i od autobusa gdje su svi poput vreća krumpira. Od svih vrsta prijevoza, vlakovi imaju najizraženiju tu romantičnu notu.

Da se vratimo još malo Vama i Vašoj karijeri. Što je trenutno aktualno i što se planira u skoroj budućnosti; jubilarna knjiga, video, neki novi angažman u medijima...?

To se kod mene nikad ne zna. Trenutačno pišem jednu kolumnu za portal „24sata.hr“, upravo sam objavio novo izdanje jedne starije knjige koja se zove „Kako zavoljeti sebe“, a trenutno pišem svoju 10. knjigu koja će se baviti odnosom psihe i tijela, odnosno time kako naše misli, emocije, pa i djela utječu na naša tijela, na pojavu bolesti kao i na vraćanje zdravlja. Naravno, sve to vrijeme traju promocije, predavanja, gostovanja u medijima...

Pored svega čime se bavite, ostane li Vam dovoljno vremena za Vas i kako ga provodite?

Ostane i jako sam zaštitnički nastrojen prema svom slobodnom vremenu, a što ste i vi osjetili u pokušajima da dogovorimo ovaj razgovor. Ostane mi dovoljno vremena i to mi baš treba. Jučer sam imao 2 sastanka, pa seminar u Ljubljani, a prije toga sam bio na Interliberu i imao jedan intervju i malo mi je tijekom dana falilo vremena za sebe. Zato sam danas otisao sat vremena na kavu i nisam se javljaо na mobitel. Taj sat vremena sam, recimo tako, meditirao na kavi i uživao u tome što sam sam. Ne moram ništa napraviti, mobitel ne gledam, on ne gleda mene, čitam novine i samo uživam. Treba mi redovito to vrijeme, jer ja sam introvert i nemam nikakvog problema da 3 dana za redom provedem negdje „usred ničega“ i ne prozbormi riječ ni sa kim, osim s vlati trave. Tako da mi treba to vrijeme u kojem ću ili pratiti „NFL“,

odnosno američki nogomet, ili ću čitati dobru knjigu, ili ću samo gledati u nebo i uživati u samotnoj kavi. Treba mi to vrijeme i ljubomorno ga čuvam za sebe koliko god mogu.

Poštovani gosp. Šimleša, još jednom Vam zahvaljujem u ime naših čitatelja što ste odvojili vrijeme za ovaj naš razgovor. Želim Vam puno uspjeha u dalnjem životu i karijeri i da Vam svaki dan bude dobar dan! Mislim da ne može svaki dan biti dobar dan, ali mislim da u svakom danu možemo pronaći nešto dobro. Hvala i vama i veliki pozdrav svim vašim čitateljima!



ANTE MUJAN

prometni dispečer u Kninu

MLADOST OSTALA U RATU

Ante Mujan rođen je 12. 6. 1969. godine u Drnišu. Prva 4 razreda osnovne škole završava u rodnom Sedramiću, a od 5-8 razreda u Drnišu. Nakon završetka osnovne škole upisuje srednju školu elektrotehnički smjer, ali nakon završetka drugog razreda upisuje se kao stipendista u tadašnji ŽOC u Zagrebu za zanimanje Tehničar za željeznički promet i transport koji završava 1988. godine. Po završetku škole odmah počinje raditi kao pripravnik u kolodvoru Žitnić. Po završetku stažiranja kratko ostaje raditi u Žitniću, nakon čega radi u Koprnu i Unešiću, a potom se vraća u Žitnić gdje radi sve do početka Domovinskog rata. U rujnu 1991. godine nakon napada na Drniš kao dragovoljac se prijavljuje u obranu Domovine.

RAZGOVARAO: Luka Serajlić
FOTO: Luka Serajlić

Kolega Ante, zahvaljujemo Vam se što ste pristali na ovaj razgovor. Uvodno, možete li nam reći otkud vi na željeznici?

Iako potječem iz željezničke obitelji, mogu reći da nisam baš bio zainteresiran za željeznicu pa sam tako prvo upisao elektrotehnički smjer, ali na nagovor svog oca ipak se prebacujem u ŽOC

u Zagrebu, tako da sam s vremenom zavolio željeznicu.

Svima nama željezničarima ti počeci su ostali u sjećanju, što Vi najviše pamtite iz tog vremena?

Ono što će velika većina reći a to je da je bilo daleko više vlakova i posla. Bilo je također i puno više radnika, veća

kolegijalnost na poslu, a i mogu reći da se bolje živilo, ljudi su se puno više družili.

Sudionik ste Domovinskog rata, kada ste se priključili i što Vas je potaklo na to?

U obranu Domovine priključujem se 17. 9. 1991. godine nakon napada na



ANTE MUJAN
prometni dispečer u Kninu



Drniš kao dragovoljac u 4. bojnu 113. Šibenske brigade. Nije bio potreban neki poseban razlog da se priključim u obranu Domovine, svoga kraja, bio sam mlad te nisam puno ni razmišljao o tome osim da obranimo svoju zemlju. Bilo je jako teško, naoružanje je bilo slabo, ali mladost, hrabrost, zanos i vjera nas je držala da sve to izdržimo.

Koja ste sve ratišta prošli?

Tijekom nešto više od četiri godine prošao sam cijeli Miljevački plato Dubrovačko zaleđe, Južno Bojište, Akciju Oluja. Poslije Oluje tj. 31. 10. 1995. godine "skidam" se iz vojske sa činom natporučnika.

Rat je bila strahota. Što Vas je najviše potreslo?
Teško je bilo gledati stradanja nevinih, civila, uništavanje domova, prognanih ljudi koji bježe iz svojih ognjišta da bi spasili živu glavu. Najviše me potresla pogibija moja dva prijatelja koji su bili moji suborci.

Kako ste provodili vrijeme kada nisu bili trenuci borbe?

Ono malo "slobodnog" vremena sam koristio da posjetim svoje najbliže i roditelje koji su tokom rata živjeli u željezničkom domu u Splitu.

Divim se i podržavam braniteljsko jedinstvo. Kakvi su Vaši odnosi s ljudima s kojima ste bili u ratu, jesu li se stvorile neke posebne veze sa suborcima, jesu li te veze drugačije od onih prijateljstava prije rata?

Može se reći da nas branitelje vežu posebne veze, jer ono što smo prošli tokom rata ne može ništa izbrisati. Sigurno da su se razvila neraskidiva prijateljstva, kumstva..., tako da i dan danas imamo bar jednom godišnje zajednička druženja.

Osim dobrih stvari jasno je kako postoje i problemi koji opterećuju branitelje. Što možete reći o tome?

Svima nama smeta podijeljenost, branitelje se na neki način omalovažava i ne drži do njih, a nažalost neki su rat iskoristili za osobnu korist.

Nakon rata vratili ste se odmah na željeznicu ili....?

Svega 2-3 mjeseca nakon završetka rata vraćam se raditi na HŽ kao prometnik vlakova u kolodvor Drniš, potom sam premješten u kolodvor Kosovo gdje sam bio prometnik vlakova i šef sa dežurstvom. Jedno vrijeme sam radio i u kolodvoru Knin te sam novom sistematizacijom prešao u operativu, točnije od 2010. godine radim



kao prometni dispečer u Kninu.

Je li bilo teško uključiti se i živjeti običan život nakon rata?

Sigurno da je, mogu reći da sam svoje najbolje godine i svoju mladost proveo u ratu braneći Domovinu. Dan danas se mogu vidjeti posljedice na ljudima koji su ostavili mladost u ratu.

Nove generacije sve manje znaju o Domovinskom ratu i o braniteljima, što mislite o tome?

Danas mladi malo znaju o tome i to je na neki način jako tužno, loše. Djecu bi puno više u školama trebali učiti o Domovinskom ratu, da se to nikad ne zaboravi. Također, mi kao društvo bi trebali više o tome govoriti. Dobili smo državu, a izgubili dostojanstvo,



kao da se na neki način "sramimo" Domovinskog rata. Tijekom rata pjevali smo domoljubne pjesme koje su dizale moral svima nama, a dana se iste te pjesme zabranjuju.

Imate li žal za nekim neispunjениm snovima na nekom drugom polju, izvan željeznice?

Kao što sam rekao, svoju mladost i najbolje godine sam ostavio u ratu. Da nije bilo rata možda bi me život odveo u nekom drugom smjeru. Prvenstveno mislim da bih možda napravio iskorak u sportskom smislu jer sam uspješno igrao mali i veliki nogomet za MnK Kijevo Knin koji smo uveli iz županijske lige u 1. HMNL te HNK Zagora Unešić također iz županijske lige u 3. HNL. To su neke stvari za kojima ostaje žal.

Razmišljate li o mirovini?

Uz dobru otpremninu i pristojnu mirovinu moguće da bih otiašao u mirovinu, imao bih puno više slobodnog vremena pa bih se vjerojatno više posvetio svom OPG-u gdje se bavim uzgojem smilja.

Poruka za kraj razgovora?

Svima želim ponajprije puno zdravlja, uspjeha u životu, više posla, da nam se napokon povećaju plaće koje nisu rasle više od 10-ak godina, a svim braniteljima kako smo izdržali u ratu tako i sad da ustraju prebroditi sve svoje probleme.

KRAJPRUGAŠI - SAKRALNI OBJEKTI UZ PRUGU

PIŠE:Dražen Lihtar, Nebojša Gojković, Vjekoslav Suton, Anto Iličić
FOTO: Dražen Lihtar, Nebojša Gojković, Vjekoslav Suton, Anto Iličić



Početkom rujna prebirali smo uz kavu doktor i ja o ljetnim temama. Tad mi je ukazao na tekst koji je pročitao dok je dokoličario na nekoj plaži na našem moru. Naime, u ruke mu je dospjela HAK-ova revija u kojoj je objavljen članak naslova „Krajputaši: duhovnost na putu za sigurno vožnju“. Doktor, k'o doktor, odmah mu navrati muza inspiracije i napiše članka na tu temu u kojem kaže: ...U našem užurbanom prometnom sustavu gdje je najvažnije što brže stići na odredište, više niti ne primjećujemo raspela uz prometnice. Tako mi se pojavilo i pitanje: Postoje li raspela uz željezničku infrastrukturu?“ Krenuo sam u malo istraživanje i naišao na niz novih pitanja. Kakvi se sve vjerski sadržaji nalaze uz cestovne prometnice? Tko ih je izrađivao? U koju svrhu su se izrađivali i postavljali?...“

Osim što je sam sebe propitivao tad mi je rekao kako mu je ostalo još jedno neodgovoren pitanje: „Postoje li krajputaši negdje uz željezničku prugu?“ Tad me izamolio da se malo raspitam i saznam imali tu materijala za članak u Na peronu ili i za nešto više...“

Uz pomoć Rafaele Tassotti i njegovog, po meni, kapitalnog rada „Zagrebački krajputaši: javno vjersko znamenje katedralnoga arhiđakonata“ (Ovaj rad izrađen je na Odsjeku za povijest umjetnosti Filozofskoga fakulteta Sveučilišta u Zagrebu pod vodstvom dr. sc. Sanje Cvetnić, redovite profesorice i predan je na natječaj za dodjelu Rektorove nagrade u akademskoj godini 2017./2018.) za ovu priliku izdvojio sam nekoliko rečenica koje nam mogu pomoći boljem razumijevanju ove teme.

Križeve krajputaše podizao je svaki narod koji je vjerom prihvatio da je Isus umro na križu da tako pokaže

da ljubi sve ljudi. Budući da su crkve često bile udaljene, narod je vjeru i pobožnost iskazivao oko križeva krajputaša, okupljajući se oko njih, a zbog istih se razloga ondje vršilo i bogoslužje. Namjena križa je duhovno osnaženje i duhovni podsjetnik slučajnih i namjernih prolaznika. Predviđeno je da se prolaznici koji prolaze pored križa krajputaša malo zaustave, duhovno promisle, usmjere si pogled i misli ka nebnu. Poruka križeva krajputaša jest da da ljudi nisu stvoreni statični, nepokretni, vezani samo za jedno mjesto ili prostor, nego da se čovjek kreće i putuje.

Povijest postavljanja javnoga vjerskoga znamenja dugovječna je vjerska praksa. Svjetovni vladari, plemići, gradske uprave,

i blaženika koji nisu dio religijskih procesija i često se uvrštavaju u dobra javne plastike).

Željeznica se pojavila kasnije, tako da su krajputaši (krajprugaši) novijeg datuma. U pisanje ove priče pozvao sam sve za koje sam držao da bi mogli biti od pomoći. I mic po mic prikupio sam nekoliko dragocjenih informacija o vjerskim objektima uz željezničku prugu, dakle krajprugašima.

Ono što je poznato je da postoji kapela na Zagrebačkom Glavnom kolodvoru. Na ulazu u kapelicu postavljene su 1994. godine dvije ploče u čast posjete pape Ivana Pavla II., a kapelica je namijenjena za molitvu putnika prolaznika.

**POVODOM POSJETA
SVETOG OCA PAPE
HRVATSKOJ
10. RUJNA 1994.
OTVOREN JE OVAJ
PROSTOR ZA MOLITVU
HODOČASNICIMA
I GOSTIMA ZAGREBA**

HRVATSKE
ŽELJEZNICE

OBITELJSKI CENTAR
KAPTEL 3, ZAGREB



KRIŽ SA SPOMEN PLOČOM



U stajalištu Jelisavac (pruga Dalj – Varaždin, između kolodvora Koška i Našice), s lijeve strane pruge nalazi se križ sa spomen pločom. Točno na tom mjestu krajem 19. stoljeća kada su u ovo naselje, a na poziv grofa Pejačevića, počeli pristizati prvi stanovnici koji su došli iz Slovačke, podignut je drveni zvonik. Početkom 20. stoljeća, odnosno 1908. godine, na mjestu tog drvenog, podignut je novi zidani zvonik. Godine 1968. u centru mjesta započelo se s izgradnjom nove crkve čije temelje je blagoslovio kardinal Franjo Kuharić, a u sklopu koje je nekoliko godina kasnije podignut i novi zvonik u koji je ugrađeno zvono sa starog zvonika. Samim tim prestala je i potreba za tim starim zvonikom koji je 1980. godine konačno i uklonjen. U spomen na taj zvonik koji je gotovo čitavo jedno stoljeće stajao na tom mjestu i čije se zvono sve to vrijeme oglašavalo prigodom svih važnijih događanja u Jelisavcu, kako onih radosnih, tako i onih tužnih, iste godine mještani samoinicijativno podižu ovaj križ sa spomen-pločom.



ŽUPNA CRKVA SVETOG PETRA APOSTOLA

Uz prugu Zaprešić-Varaždin nalazi se župna crkva svetog Petra apostola, Zaprešić. Kad bi govorili željezničkom terminologijom rekli bi da se nalazi u km 0+745 udaljena od pruge nekih dvadesetak metara prema zapadu. Ove 2019. godine crkva slavi 150 godina postojanja ovakva kakva je. Zaprešić je svoju samostalnu župu dobio tek 1945. godine. Do tada je bio pod upravom župe svetog Vida, Brdovec. Iz povijesnih dokumenata župe svetog Vida, spominje se mala drvena kapela na mjestu gdje je ova sadašnja župna crkva. Kad je ona napravljena nema točnih podataka. Prema ondašnjem kazivanju starijih ljudi i predanju ovaj dio sadašnjeg Zaprešića prema Medvednici je bio sav pod vodom. Ljudi su tu lovili ribe. Ribari su pokraj puta na kraju sela krpali svoje mreže. Na tom mjestu su dali sagraditi malu drvenu kapelu i posvetili je svom zaštitniku svetom Petru. 1869. godine tadašnji župnik svetog Vida, Pavao Be-

las dao je porušiti drvenu kapelu i na njenom mjestu sagradio zidanu kapelu u gotičkom stilu kavu danas poznajemo. U kapeli je bio samo jedan oltar i kip svetog Petra s ključem i knjigom u jednoj ruci i pastirskim štapom u drugoj. Osim ovog kipa još su i kipovi slavenskih apostola braće svetog Metoda i svetog Ćirila. 1880. godine Zagreb i okolicu je pogodio katastrofalni potres. Nije bila pošteđena ni kapela svetog Petra. Oštećenje je bilo takvo da je podžupanijsko povjerenstvo bilo zabranilo obavljati službu Božju u kapeli. Uz kapelu bila je i sagrađena i crkvena kuća, staja i suša. Odlukom tadašnjih vlasti ta kuća porušena 1969. godine.

Izgradnjom pruge Zaprešić - Varaždin

1886. godine selo Zaprešić dobiva veliku važnost. Postaje jedno od prvih čvorista na teritoriju Hrvatske i sve se više počinje razvijati i širiti. Broj stanovnika je počeo rasti jer su se počeli doseljavati i školovani ljudi za potrebe



KAPELICA SV. ANTUNU PADOVANSKOM



Kapelica sv. Antuna Padovanskog nalazi se uz km 80+503 pruge R201 Zaprešić - Čakovec a izgrađena je prije nekoliko godina na mjestu na kojem je odavnina postojao križ s raspećem Isusa. Mještani naselja Žigrovec odlučili su izgraditi kapelicu sv. Antunu Padovanskog kao svecu kojem se moliti u svakoj potrebi, koji se posvetio proučavanju Biblije i crkvenih otaca, koji je obdarjen

učenošću i govorničkim umijećem stekao potrebno teološko znanje. Svake godine na dan 13. lipnja kad se slavi svetac svega svijeta sveti Antun Padovanski kod kapelice se održava sveta misa i tada se moli: Spomeni se, sv. Ante, da si uvijek pomagao i tješio sve koji su se tebi utjecali u svojim potrebama. S čvrstim pouzdanjem preporučujem se i ja tvom moćnom zagovoru kod Boga. Ne odbij moje prošnje



KAPELICA SRCU ISUSOVU

Kapelica „Srce Isusovo smiluj nam se“ nalazi se uz km 79+925 pruge R201 Zaprešić - Čakovec. Kapelica Srca Isusovog izgrađena je prije pedesetak godina i obnovljena prije nekoliko godina a nalazi se na zemljištu kojeg je darivala mještanka Ružica Koščak na raskriju triju puteva koji povezuju naselje Doljan, tu se spajaju i kao jedan put vode preko željezničke pruge. Blagdan Presvetog Srca Isusova slavi se u petak nakon blagdana Tijelova pa se u taj dan održava i Misno slavlje.

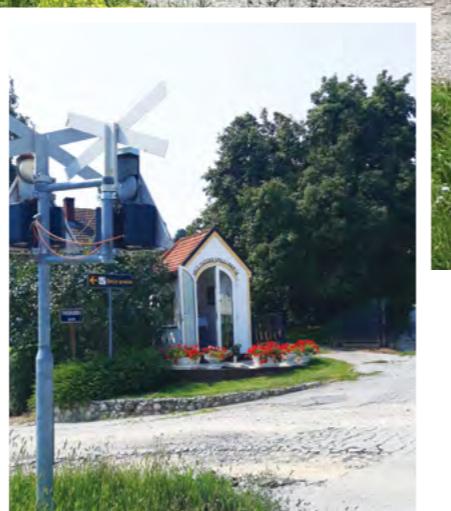
Molitva Presvetom Srcu Isusovu

Preslatki Isuse, Otkupitelju roda

Ijudskoga, pogledaj na nas, koji klečimo ponizno pred Tvojim oltarom. Tvoji smo i Tvoji hoćemo biti; a da uzmognemo biti što tješnje s Tobom združeni, evo se svaki od nas danas dragovoljno posvećuje Presvetom Srcu Tvomu. Mnogi Te doduše nisu nikad upoznali; a mnogi su Te odbili prezrevši zapovijedi Tvoje. Smiluj se, predobri Isuse, jednima i drugima, pa ih privini na sveto Srce Tvoje. Budi kraljem, Gospodine, ne samo vjernicima koji se nikad nisu od Tebe rastali, nego i rasipnim sinovima koji su Te ostavili. Učini da se oni što prije povrate u očinsku kuću; da od nevolje i gladi ne poginu. Budi kraljem i onima

koje je zavela zabluda mišljenja ili ih rastavila nesloga; pa ih privedi u luku spasa i k jedinstvu Crkve da uskoro bude jedno stado i jedan pastir. Budi napokon kraljem i svim onima koji se nalaze u praznovjerju starih pogana; izbavi ih iz tmina i privedi ih u svjetlo i Kraljevstvo Božje.

Podaj, Gospodine, Crkvi svojoj sigurnu i stalnu slobodu; daj svim narodima mir poretka, učini da se od jednog do drugog kraja zemlje čuje jedan glas: Hvala budi Božanskom Srcu po kom nam je dano spasenje. Njemu budi slava, Njemu čast u vijeke. Amen!



1917.

IZVOR RECENZIJE:[https://svijetfilma.eu/
recenzija-1917-2019/](https://svijetfilma.eu/recenzija-1917-2019/)
FOTO: <https://www.imdb.com>

Redatelj:Sam Mendes

Scenarist:Sam Mendes, Krysty Wilson-Cairns

Glumci:Richard Madden, Benedict Cumberbatch, Mark Strong

Protagonisti ovoga filma su dva klipana, da prostite, koji dobiju u zadatku prenijeti spasonosnu poruku pukovniku prije nego ovaj napadne Nijemce i tako pošalje 1600 ljudi u sigurnu smrt, a sve to preko Ničije zemlje negdje u Francuskoj. Pismonoša, Tom Blake, zapravo je kolateralna žrtva ljubavi prema bratu, s obzirom da je od svih vojnika u vodu baš on odabran da prenese spornu poruku jer se njegov brat nalazi u jedinici koja bi trebala pokrenuti napad, čime je general Erinmore (Colin Firth) vješto manipulirao. Ovaj "drugi", Schofield, upada u priču slučajno, jer su njih dvojica ratni prijatelji, ali – kako se radnja odvija – ostaje sam i postaje, neplanski, neobični junak ove priče. Schofield je izvanredno realiziran lik – hrabar, plemenit i nadasve lojalan, on

je pravi prijatelj i vrlo kvalitetan uzor, čija je individualna borba u cijelom kontekstu imala enormnog smisla. Vidi se koliko je truda Mendes uložio u njegov lik, koji je bez imalo sumnje jedan od najljepših, ako ne i najljepši lik 2019. godine.

Ostali likovi su, iako se radi o jakim glumačkim imenima, praktički pa nevažni kao individue, ali imaju iznimno važno mjesto u slagalici koju je Mendes slagao, jer svaki od njih utemeljuje jedan način nošenja s tragedijom rata. Colin Firth u liku generala Erinmorea utjelovljuje licemjerje ratnog cilja koje iskoristiava siroto "topovsko meso" kako bi odigrao vlastitu, veliku igru, ali, naravno, iz sigurne udaljenosti bunkera ili nekakvog štaba, do kojega meci i barut teško dolaze; poručnik Leslie Andrew Scott je utjelovljenje ratnog zamora, lik kojemu se rat toliko zgadio da je kroz crnogumorno ironiziranje odlučio iskazivati svoj ogorčeni cinizam; satnik Smith je bio najsimpatičniji od svih ratnih simbola, a Mark Strong se pokazao kao idealan izbor za dobromanjernog i vrlo brižnog nadređenog koji, iako ratuje, nastoji zadržati svoju humanost u samom konfliktu i u odnosu prema svojim drugovima; u konačnici, pukovnik Mackenzie, kog tumači Benedict Cumberbatch, utjelovljuje onaj krajnji cinizam kombiniran s iskustvom i potencijalno opasnim fanatizmom koji je spremu riskirati doslovno sve kako bi pobijedio u toj beskrupuloznoj borbi do posljednjeg čovjeka.

MOĆ INDIGA I PEČATA

u skretanje by nenad katanich



**NARAVNO SVE
VLASTI SU TAJ
IMAGINARNI
STRAH
KORISTILE ZA
ODRŽAVANJE
DISCIPLINE,
PA U
TOME NIJE
IZUZETAK
BILA NITI
„ŽELJEZNIČKA
VLAST“.**

Voljeli željeznicu ili ne, ona je ipak posebna. Ima neku svoju draž, ako hoćete i neki posebni suptilni i čudni spoj mirisa čelika, hrđe i ulja. Ljudi znaju reći da je to miris željeznice. Nekad je taj miris imao i notu petroleja, naročito u vrijeme kada je isti korišten za osvjetljenje prostorija. Nostalgična toplina i zavodljivo šuštanje pare za grijanje u vagonima.

I nešto što je davalо dimenziju ozbiljnosti - indigo, pečat i mastiljava olovka. Kada bi trebalo zapisati nešto što se neće moći izbrisati, uz obavezno dodavanje sline s jezika na vrh blago zašljene olovke.

A stavljanje indiga između dva lista papira, bilo da se piše ručno ili strojem, davalо je posebnu ozbiljnost. I na kraju pažljivo namakanje jastučića tintom, te umakanje čeličnog ili gumenog pečata i pažljivo stavljanje otiska na predviđeno mjesto. Zadovoljstvo željezničkog službenika kada bi vidio da je otisak dobar i uredan.

Naročito su se preznojavali službenici koji su „imali putra na glavi“ ili bar su mislili da ga imaju kada bi došla tvrdo ukoričena knjiga u njoj nekakav papir. Prije sadržaja provjerili bi da li je pisan rukom ili strojem, original ili indigo kopija i kakav je pečat na dnu. Po tim prvim znacima već bi mogli shvatiti o čemu je riječ i da li će „fasovati“. Naravno sve vlasti su taj imaginarni strah koristile za održavanje discipline, pa u tome nije izuzetak bila niti

„željeznička vlast“. Vremenom dobili smo ne samo električnu energiju već i računala. Milijuni se mogu transferirati ne samo bez indiga i pečata, već i papira - „klikanjem“ po tipkovnici.

Naša željeznička prezentnost malo je pomaknuta bliže perfektu nego futuru. I dalje „mur“ ima nenadoknadivu težinu. Malo se čudim gdje nam je nestao indigo i kako je „karbonizirana poleđina“ uspješno zamijenila isti. Nije da mi nedostaje plavilo na prstima od „krojenja“ indiga da ga stavim po dva u blok naloga i plavi prsti od nadopunjavanja jastučića tintom za pečate. Ta tehnološka zaostalost u komunikaciji podsjeća me na jednog telegrafistu koji je zano reći prometniku: „Ti samo tjeraj vlakove, a ja ћu te stići:“ - u smislu neka prometnik otpremi vlakove a on ћe onda tražiti

dozvole, dati odjave, utvrditi križanja...

I mi danas radimo mnoge stvari u praksi koje su za naš prezent futur. Zamislili, brzovaje smo slali e-mailom. Napokon je ozakonjeno - ali samo uvjetno: piši printaj lupi pečat, skeniraj, šalji. Što ćeš kada pdf elektronski pečat nema moć tinte. Ali bitno je da sistem funkcioniра, pa i dobro je da mislimo da imamo malo puta na glavi, biti ćemo mirniji i disciplinirani. A obvezeljezničari uspješno će vršiti svoj zadatak.

Preostaje nam samo lupati pečate, nadati se prvoj zdravstvenoj do mirovine i da nećemo fasovati kakvu prijavu. Bez indiga, ali s pečatom.

I da, sretno nam potpisivanje novog kolektivnog ugovora, ma kakav on bio.



foto: Nebojša Gojković

