

VIJESTI SINDIKATA PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE

NA ŽPERONU

veljača 2020.

100

Nino Tesla

KOLIKO JE KILOMETARA
OD ZAPREŠIĆA DO RANŽIRNOG

Pero Krmpotić

DA SE NIKAD VIŠE NE PONOVITI

Ante Knežević

POZNATA LICA I ŽELJEZNICA

Zoran Vakula

NISU NI RADILI REKONSTRUKCIJE PRUGA, UMJESTO NOVIH STAVLJANI POLOVNI PRAGOVI I TRAČNICE



**aktualna priča iz susjedstva koja
čeka nastavak (...ko zna, možda
i u RH...)**

Državni tajnik Ministarstva građevinarstva M. P. uhapšen je u ponedjeljak po nalogu Tužilaštva za organizirani kriminal. On je, zajedno sa M. J., nedavno uhapšenim v. d. direktora "Infrastruktura željeznica S.", osumnjičen za zloupotrebu službenog položaja u vezi sa tenderom za rekonstrukciju pruge preko Pančevačkog mosta koja je rađena od kolovoza 2018. do svibnja 2019. godine.

Lisice na ruke stavljenе su još dvojici osumnjičenih iz "Infrastrukture" - B. A., iz Sektora za nabavu, i P. Ć., zamjeniku direktora Sektora za građevinske poslove održavanja. Privедeni su i neki drugi direktori na saslušanje u Tužilaštvo. Tužilaštvo sumnja da su J., A. i Ć. u postupcima javne nabavke zloupotrijebili svoja ovlaštenja i službene položaje, kako bi favorizirali tamošnje PG u dobivanju poslova izvođenja radova na željeznicu. U tome im je, kako se sumnja, pomogao M. P., koji je tražio da se ubrza postupak rekonstrukcije, pa je izvođač izabran direktnom pogodbom.

Ova hapšenja samo su nastavak akcije Tužilaštva od 10. siječnja 2020., kada je uhapšen v. d. direktora "Infrastrukture" M. J.. Kako "Novosti" ne zvanično saznavaju, jedan od spornih tendera zbog kojih su "pali" zaposleni u "Infrastrukturi" je i rekonstrukcija pruge Požarevac - Majdanpek. Osumnjičeni su, navodno, prikazivali da je obnovljena cijela trasa, a u stvari su kolosijeci samo djelomično rekonstruirani - umjesto novih, stavljeni su polovni pragovi. Na ove nepravilnosti i malverzacije ukazali su u svom izvještaju krajem prošle godine i državni revizori.

- Na pojedinim dijelovima uopće nije ni rađena rekonstrukcija na gornjem i donjem stroju, dok su na nekim renoviranim dionicama drveni pragovi zamijenjeni polovnim betonskim pragovima i polovnim tračnicama - kaže izvor "Novosti". - Na većem djelu pruge nije sipana dovoljna količina kamena tucanika, kako bi se uradilo strojno reguliranje po pravilnicima građevinske struke. To direktno ugrožava sigurnost odvijanja željezničkog prometa. Na pojedinim dijelovima brzina je i posle remonta ostala 10 kilometara na sat, a i dalje ima oko dvadeset laganih vožnji.

IMPRESUM

Glavni urednik
Anto Iličić

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

Fotografije: SPVH

Naslovnica:
Zoran Vakula,
glavni meteorolog HRT-a

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





DOKUMENTI KOJI NE OBAVEZUJU

PIŠE: Anto Iličić
FOTO: Nebojša Gojković

Vlada RH je na sjednici od 23. rujna 2015. donijela Nacionalni program željezničke infrastrukture za razdoblje od 2016. do 2020. godine. To je temeljni dokument koji određuje prioritete razvoja, izgradnje, osvremenjivanja, obnove i održavanja funkcionalnosti željezničkog infrastrukturnog sustava.

Treba li napominjati kako je Nacionalni program željezničke infrastrukture za razdoblje od 2016. do 2020. godine uskladen s važećom Strategijom prometnoga razvijanja Republike Hrvatske (2014.-2030.)?

Ključni kriterij pri izradi Nacionalnog programa željezničke infrastrukture za period 2016.-2020. godine je održavanje, odnosno unaprijeđenje učinkovitosti željezničkog sustava u funkciji povećanja zadovoljstva krajnjih korisnika. Nacionalnim programom željezničke infrastrukture za razdoblje od 2016. do 2020. godine utvrđeni su planovi izgradnje nove te osvremenjivanja i održavanja postojeće željezničke mreže, određeni se prioriteti i određena je dinamika realizacije te visina i izvori potrebnih finansijskih sredstava.

U razdoblju od 2016. do 2020. godine, glavni izvori financiranja Nacionalnog programa su državni proračun, fondovi Europske unije i sredstva Svjetske banke. Ukupna potencijalno raspoloživa sredstva predviđaju se u iznosu 17.207.194.866,67 kuna, sa sljedećom strukturom: 7,45 milijardi kuna ili 43,30 posto iz državnog proračuna uključujući kreditna zaduženja uz garanciju Republike Hrvatske, 7,17 milijardi kuna ili 44,85 posto iz fondova EU, 1,19 milijarde kuna ili 6,9 posto iz prihoda od prodaje, 674,3 milijuna kuna ili 3,9 posto iz ostalih poslovnih

prihoda te 174,4 milijuna kuna ili jedan posto iz sredstava Svjetske banke.

Jasno je kako željeznički sektor Republike Hrvatske treba iskoristiti mogućnosti financiranja koje pružaju EU fondovi, koji osobito potiču investicijski ciklus razvoja željezničkog sektora, a time jača uloga tranzitnih koridora Hrvatske.

Željeznička infrastruktura svo ovo vrijeme živi i funkcioniра opterećena dotrajalošću i skromnom sposobnošću infrastrukturnih podsustava te otežanom prilagodbom propisanim tehničko-tehnološkim uvjetima transeuropskoga željezničkoga sustava. Planirani ciljevi i učinci u poboljšanju ili održavanju razine funkcionalnosti željezničke infrastrukture prema važećem Nacionalnom programu željezničke infrastrukture za razdoblje od 2016. do 2020. godine mogu se postići ulaganjima u:

- održavanje funkcionalnosti i propisanih uvjeta za siguran tijek prometa;
- obnovu i osuvremenjivanje dotrajale željezničke infrastrukture;
- dogradnju, rekonstrukciju i adaptaciju postojeće željezničke infrastrukture;
- izgradnju nove željezničke infrastrukture.

Jednako tako Strategijom prometnog razvijanja RH utvrđeno je da glavni prioriteti sektora željezničkog prometa u području željezničke

infrastrukture moraju biti usredotočeni na:

- modernizaciju i dogradnju glavnih željezničkih pravaca posebice onih koji su dio TEN-T mreže u skladu s njihovom tehnološko-prometnom funkcionalnošću,
- unaprjeđenje razine usluge željezničkog prijevoza putnika u gradsko-prigradskom i regionalnom prometu,
- povećanjem sigurnosti,
- modernizacija i obnavljanje lokalnih i regionalnih pruga
- razvoj integriranog javnog prijevoza.

Koristim priliku podsjetiti sve nas da je jedna od temeljnih obaveza Upravitelja infrastrukture da redovito i trajno nadzirati stanje željezničkih pruga u uporabi i željezničkih infrastrukturnih podsustava i održavati ih u tehničkom stanju za siguran tijek prometa.

Na što sve nas upozorava činjenica da je u odnosu na plan za 2019. godinu ostvarena realizacija investicija manja za 53,1% što je nedavno potvrdila uprava HŽ?

Podsjećam kako Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske 2017. - 2030. utvrđuje da je 63% svih željezničko cestovnih prijelaza u Republici Hrvatskoj osigurano Andrijinim križem, znakom "STOP" i trokutom preglednosti. Također, 60% ukupnog broja nesreća na ŽCP-a i PP-a se dogodio na prijelazima osiguranima samo cestovnim prometnim

znakom. Zato su takvi prijelazi definirani kao tzv. "crne točke" na željezničkoj mreži.

Na prugama kojima upravlja HŽ Infrastruktura povećava se broj nesreća i smrtno stradalih osoba što posljedično govori o smanjenju sigurnosti željezničkog sustava. Jednako tako posljedično dolazi do povećanja zakašnjenja i ogromnih poremećaja u prometu vlakova. Broj samoubojstva i pokušaja samoubojstava u 2019. godini je 20. Posljedice izvanrednih događaja u 2019. godini donijele su prekid prometa za više od 300 sati, a šteta je veća od 8 milijuna kuna.

Kako bi se smanjila ili potpuno uklonila mogućnost samoubojstava i pokušaja samoubojstava predložena je mjera postavljanja zaštitne ograde sa sjeverne i južne strane pruge na dionici pruge Zagreb ZK - Vrapče te zaštita infrastrukturnog pojasa u Zagreb RK kod Prijemne skupine kolosijeka u obliku postavljanja zaštitne ograde dužine sjeverne strane kolodvorskog područja. Nakon analize troškova, u upravi HŽ zaključili su da je postavljanje tih ograda izuzetno velik trošak. Određujući se olako prema cijeni ljudskih života HŽ Infrastruktura odustala je od postavljanja predmetnih ograda. Izbačene su iz Poslovnog plana za 2020. i iduće godine.



OSIGURANJE ŽELJEZNIČKO – CESTOVNIH PRIJELAZA

PIŠE: Ivica Stojak
FOTO: Ivica Stojak

Željezničko cestovni prijelazi u razini spadaju među kritične sigurnosne točke u prometu. Zbog opasnosti koje prijete na križanjima željezničke pruge i ceste u razini takvi prijelazi se osiguravaju uređajima za osiguranje prometa kako bi se smanjile moguće nesreće. U kolodvoru Kaštel Sućurac nalaze se dva željezničko-cestovna prijelaza koja su osigurana uređajima za osiguranje prometa. Udaljenost između ta dva prijelaza iznosi 469 metara što je u suprotnosti s Pravilnikom o uvjetima za određivanje križanja željezničke pruge i

drugih prometnica. Kolodvor je osiguran likovnim ulaznim signalima a nema izlaznih signala.

Posebno je zanimljiv prijelaz koji se nalazi iza ulaznog signala „A“ u km 314+810 koji je osiguran polubranicima, zvonovnom i svjetlosnom signalizacijom. Kod osiguranja ovog prijelaza nije postignuta potrebna razina sigurnosti zbog tehničkih rješenja koja su korištena. Jedan od nedostataka je taj što prijelaz nije u ovisnosti s ulaznim signalom. Za vožnju od kolodvora Kaštel Stari prijelaz

se uključuje u rad automatski preko uključne točke prilikom nailaska vlaka a isključuje iz rada prelaskom vlaka preko isključne točke čime je postignuta potrebna razina sigurnosti.

Prilikom vožnje vlaka iz smjera Kaštel Sućurca nije osigurana potrebna razina sigurnosti na prijelazu iz razloga što se prijelaz ručno uključuje u rad bez dodatnog osiguranja. Za vožnje vlaka iz smjera Kaštel Sućurca uređaj nema uključne točke već je isključivo u nadležnosti prometnika vlakova koji ga

uključuje u rad. Isključenje prijelaza iz rada obavlja se automatski prelaskom vlaka preko isključne točke. Ovakav način osiguranja prijelaza koji isključivo ovisi o ljudskom faktoru bez dodatne zaštite bilo putem izlaznog signala koji je u ovisnosti sa samim prijelazom ili da se uređaj uključuje automatski nailaskom vlaka nije u potpunosti osigurao sigurnost prometa na samom prijelazu zbog mogućnosti ljudske pogreške.

Vlakovi preko navedenog prijelaza voze brzinom od 100 km/h. Radnici koji rukuju spornim prijelazom s grčem idu na posao zbog neadekvatnog načina na koji je prijelaz osiguran i pitaju se zar nema načina da se prijelaz stavi u ovisnost kako bi se otklonila mogućnost ljudske pogreške i kako ne bi došlo do nesreće.

Za potpuniju sliku jadnosti ovog područja osvrnimo se na stanje u RH:

Od ukupno nešto više od 1500 ŽCP-a njih:

- 60 % osigurano je Andrijinim križem i znakom „STOP“,
- 3 % mehaničkim branicima,
- 8 % svjetlosnim i zvučnim signalima, a jedva
- 29 % svjetlosnim i zvučnim signalima te polubranicima.

jedan ŽCP...

Može li se ne zapitati je li sigurnosna razina osiguranja u skladu s nacionalnim planovima razvoja i održavanja ŽCP-a?

Umjesto bilo kakvih dodatnih pitanja možemo samo rezignirano zapisati kako se u 2019. veći dio svih ozbiljnih nesreća i nesreća, točnije 30-ak izvanrednih događaja, dogodio se na željezničko-cestovnim prijelazima koji su i dalje najcrnje točke prema mjestu nastanka izvanrednih događaja sa smrtnim posljedicama i težim ozljedama.

I to valjda nikoga u vrhu HŽI ne zabrinjava, jer da je drugačije provodili bi nacionalne programe u tu svrhu donesene.





POSLJEDNJA HRVATSKA ŠUMSKA RAMPA

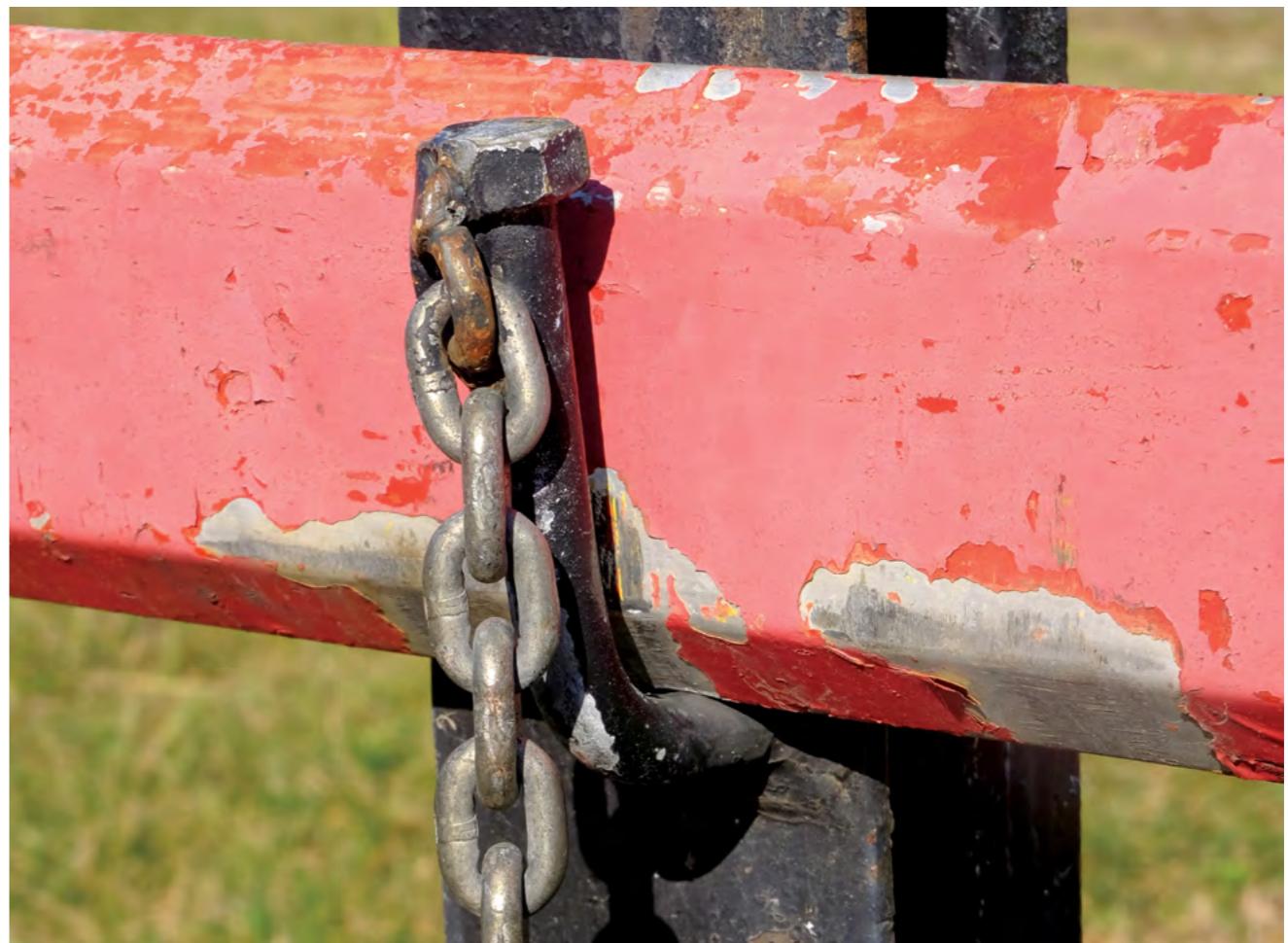
PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Đakovo je lijep grad, pruga između Osijeka i Đakova je obnovljena i na najvećem svom dijelu omogućava brzinu vožnji vlakova od 100 km/h, stanična zgrada je obnovljena, izgrađen je peron ili kako se to danas visokostručno govori „izgrađena je uređena površina“.

Iako su neki u željeznicu kloni reći da samo „podhebavamo“, a mi da u dobroj vjeri ukazujemo na probleme, odmah ću se ograditi i reći da nastavak teksta samo opisuje

posljednju šumsku rampu u Hrvatskoj. Takve rampe obično postavljaju „Hrvatske šume“ na gospodarskim makadamskim putevima koji prolaze kroz šumu. Neobično je da se ona nalazi u gradu kao što je Đakovo i na pruzi starog naziva Vc koridor. Ovako, kada se ide obići ergela u Đakovu, izletnicima bi se mogao ponuditi i obilazak rampe. Posljednja šumska rampa nalazi se na vrlo frekventnom željezničko cestovnom prijelazu otrprilike 200 metara

od kolodvorske zgrade. Jedan od skretničara koji se brine o otvaranju i zatvaranju prelaza je Jozo Vragolić. Što je zapravo šumska rampa i po čemu je ona specifična? Jednostavno opisano, pješice ili službenim biciklom - kada mu se žuri, skretničar dolazi do prijelaza. Otključava lokot s lancem koji osigurava rampu. Prelazi do kraja rampe i gura ju preko ceste i tako zatvara prolaz automobilima. Nakon toga istu proceduru ponavlja i na drugoj strani pruge. Po

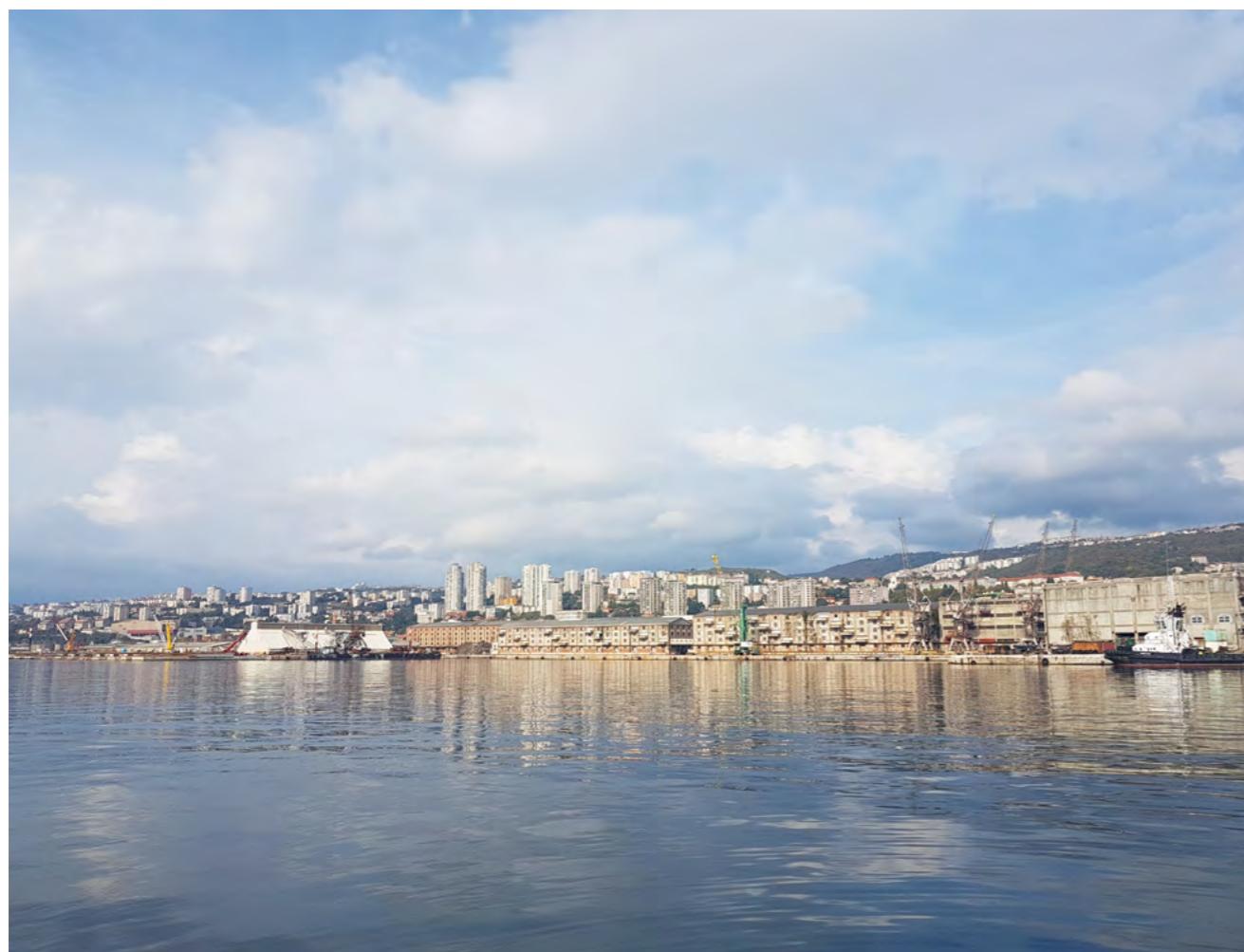


prolasku vlaka rampu opet, i s jedne i s druge strane, gura preko ceste i zaključava bravu. Kada je to lijepo obavio, odlazi u malu žutu kućicu uz putni prijelaz i u knjigu upisuje

prolazak vlaka. Poslije toga, pješice ili službenim biciklom, odlazi do kolodvorske zgrade. Izgradnja suvremenog željezničko cestovnog prijelaza s primjerenim osiguranjem

najavljenja je za ovu godinu. Istina, najavljuje se cijelo desetljeća, ali vjerujemo da će se to ovaj puta i realizirati.





PRUGA RAZLIČITOSTI OD RIJEKE DO GENOVE

PISÉ: Dražen Kaužlar
FOTO: Josip Tirić

Genova je obalni grad na sjeverozapadu Italije. S oko 600.000 stanovnika u 2011. godini, šesti je po veličini grad u Italiji i jedan od najvećih gradova na Mediteranu. Proteže se 34 km duž obale i po okolnim brežuljcima. Genova je najveća morska luka u Italiji i veliko prometno raskrižje. Šezdesetih godina prošlog stoljeća postala je dio talijanskog industrijskog trokuta zajedno s Milanom i Torinom. Zahvaljujući brodogradilištima i čeličanama bila je jedno od glavnih gospodarskih središta Italije. Kriza u industrijskom

sektoru krajem 20. stoljeća potaknula je grad da potraži nove mogućnosti u turizmu i uslugama, visokoj tehnologiji i zelenoj ekonomiji. Posljednjih 25 godina niz međunarodnih događaja približio je Genovu ljudima i izvan Italije. U najavažnije događaje ubrajaju se nogometne utakmice Svjetskog prvenstva, proslava Columbus kojom se obilježilo 500 godina od otkrića Amerike, domaćinstvo samita skupine G8. Dio starog grada proglašen je UNESCO-vom svjetskom baštinom, a ono što je posebno važno, Genova je 2004. godine

bila Evropska prijestolnica kulture. Cijela priča o Genovi podsjeća na Rijeku, hrvatski grad koji je ove godine Evropska prijestolnica kulture. Također je pomorska luka i dio Mediterana. Ne treba zanemariti niti nekad jaku industriju, osobito brodogradnju, ali i krizu gospodarstva koja se osjeća i danas. Osim što je poznata po nogometu, Rijeka se ponosi vaterpolom, rukometom pa i drugim sportovima.

Rijeka u svom zaleđu ima

visoravan Ćićariju. Rijeka je četiri puta manja od Genove. U Genovi ima puno toga za

pogledati: povijesno središte, uređenu rivu, umjetnička i kulturna mjesta, muzeje, arhitektonska i umjetnička rješenja, ulice i trgove, parkove pune mediteranskog bilja, masline i vinova loza, restorane i klubove, dvorce i utvrde. Ipak, ono što privlači posebnu pozornost je način kako se Genova suočila s problemom javnog prijevoza. Mnogi putnici moraju svakodnevno biti prevezeni na vrh strmih brežuljaka oko grada pa stoga postoji mnogo žičara i uspinjača. Osim izuzetnih tehničkih rješenja, one izazivaju divljenje i zbog svog arhitektonskog bogatstva. Žičara Zecca-Righi i željeznička pruga Granarola najzanimljivija su građevinska rješenja koja voze putnike od središta grada

do vrha brežuljaka u samo par minuta.

Rijeka je klasičan mediteranski lučki grad prepun cestovnih vozila u samom središtu. Kao i Genova, suočava se sa problemom javnog prijevoza. Rijeka je početak nekadašnjeg Vb željezničkog koridora i veliko prometno čvorište, ali u ovom kontekstu se ističe jednom posebnom prugom. To je pruga od kolodvora Rijeka do kolodvora Rijeka Brajdica po kojoj danas prometuju samo teretni vlakovi za prijevoz kontejnera.

Prigradski promet je bezuspješno osposobljavani na relaciji Opatija-Matulji-Rijeka-Sušak Pećine-Škrljevo. Ova pruga prolazi kroz samo središte grada i izravno dodiruje cestovnu infrastrukturu. Zbog

toga je postala problem grada. Pokuša li se zamisliti putnički promet na njoj, već sutra bi mogla postati prometna, turistička i kulturna atrakcija.

Prometna - jer bi se njome moglo povezati centar grada sa suvremenim trgovackim centrom u blizini kolodvora Sušak Pećine, te bi se mogla priključiti dosadašnjem prigradskom prometu.

Turistička - jer bi njome mogli prometovati atraktivni gradski vlakovi, a posebno ako bi se tamo negdje oko Tržnice napravilo željezničko stajalište. Kulturna - jer bi se pruga mogla oslikati kao pruga različitosti u gradu različitosti.

Ta pruga bi mogla postati pruga koja povezuje Rijeku i Genovu, kako kroz svoje sličnosti, tako i kroz svoje različitosti.





OD ŠINOBUSA DO ZVIJEZDA

RAZGOVARAO: Nebojša Gojković
FOTO: Nebojša Gojković

On je bez ikakve sumnje jedno od naših najpoznatijih TV lica. Njegova popularnost toliko je da je opjevan u nekoliko pjesama različitog glazbenog izričaja, pojavljivao se u nekim od naših najgledanijih TV serija, kvizovima, popularnim zabavnim emisijama, dječjem i školskom programu, proglašen je muškim TV licem godine... Ipak, prije svega on je diplomirani fizičar - smjer geofizika s meteorologijom, meteorolog je i urednik na HRT-u, kolumnist na internetskoj stranici HRT-a, predstavnik Hrvatske u „International Weather and Climate Forumu“, član Hrvatskog meteorološkog društva i Hrvatskog novinarskog društva i još puno toga što zbog ograničenog prostora ne možemo spomenuti. On je Zoran Vakula i naš je novi sugovornik u serijalu „POZNATA LICA I ŽELJEZNICA“. Jednostavan, neposredan i krajnje pozitivan, gosp. Vakula na najbolji način potvrdio je ono zbog čega je toliko popularan i uživa ogromno povjerenje kod ljudi. Za ovu prigodu po prvi smo put fotografirane obavili u Hrvatskom željezničkom muzeju, a gdje je inspiracija i na trenutke gotovo dječaka zaigranost gosp. Vakule potpuno došla do izražaja. Ovim putem zahvaljujemo se gdama Zdenki Dokazi i Sanji Vučić što su nam omogućili korištenje prostora muzeja za potrebe našeg fotografiranja. Ipak, najveća zahvala ide kustosici muzeja gđi Renati Veličan i portiru muzeja gosp. Dragutinu Čačku što su svojim ophodenjem i susretljivošću na najbolji mogući način pred našim gostom prezentirali onaj lijepši dio željeznice. A sam razgovor s gosp. Vakulom tekao je otprilike ovako...

Poštovani gosp. Vakula, prije svega hvala Vam što ste se odazvali našem pozivu i pristali na ovaj razgovor. Molim Vas da nam za početak kažete nekoliko onih manje poznatih podataka o sebi...

Roden sam u Virovitici 26. kolovoza 1970. godine. U vrtić sam išao u Našicama gdje sam živio s roditeljima do 1975. godine, kada smo preselili u

Pitomaču u kojoj nam se „pridružila“ sestra Željka. Nakon osnovne škole u Pitomači, srednje u Virovitici i PMF-u u Zagrebu, na kojem sam diplomirao fiziku, te skoro 18 godina paralelnog rada u Državnom hidrometeorološkom zavodu i Hrvatskoj radioteleviziji u Zagrebu, od 2013. radim „samo“ kao glavni meteorolog HRT-a. Meteorologija,

osobito vremenska prognoza, i posao mije i hobi. Osmislio sam „HRTMETEO“ aplikaciju za pametne mobilne telefone, jedinstvenu u svijetu po subjektivnim prognozama, napisao stotine popularno-znanstvenih tekstova, te održao nešto manje predavanja u Hrvatskoj i izvan nje. Promotor sam meteorologije i putem meteorima, stripa, karikatura, filmova



i TV serija, a bio sam čak i putem plesa! Oženjen sam i imam kćerku srednjoškolku, što djelomično opisuje i moje psihofizičko stanje.

Da krenemo onda od Vašeg djetinjstva. Ime pjesnika Petra Preradovića umnogome je obilježilo Vaše odrastanje...

Je. Od osnovne škole u Pitomači koja je nosila njegovo ime i iz koje sam odlazio u Grabrovnicu, njegovo rodno mjesto i sudjelovao na literarnim susretima njemu u čast, a čak jednog i vodio, pa sve do srednje škole, tadašnjeg COOU u Virovitici, također s njegovim imenom... A i kćerka mi je išla u OŠ „Petra Preradovića“, ali u Zagrebu.

Kao dijete bili ste iznimno svestrani. Gotovo da nije bilo slobodne aktivnosti kojom se niste bavili...

Ma nije baš tako. Bilo je i onih u kojima nisam bio. No, bio sam jako svestran. Bio sam aktivan u literarno-novinarsko-recitatorskoj grupi, vodio konferanse, pripremao križaljke i rebuse za školski časopis, čak i objavljivao svoj privatni list koji sam pisao, odnosno „kucao“ na pisačem stroju u nekoliko primjeraka pomoću indiga. Počeo sam pisati roman i strip i još se natjecao iz matematike, jedne godine i iz biologije, a u Kino klubu „Slavica“ sam dobio osnovne spoznaje o pisanju scenarija i knjiga snimanja, te kako snimati i montirati. I još sam trenirao i igrao košarku, stolni tenis, kuglanje...

Ono što je javnosti manje poznato jeste podatak da ste se u tim mlađim danima bavili novinarstvom i bili dopisnik nekoliko listova i radio postaja...

Kao novinar dopisnik iz Pitomače, povremeno sam se, ne odviše često,javljao najprije na Radio Đurđevac, kasnije Radio Viroviticu, i to u stihovima. Bilo je dogovora i za pisanje za Virovitički list, ali se ne sjećam je li se to i ostvarilo. Mnogo

toga iz djetinjstva i sada radim u jednom poslu; meteorologa na HRT-u. Dakle, ja sam inženjer fizike s diplomom PMF-a, ali dio mene je novinar, dio meteorolog. U jednom poslu, hvala Bogu, imam sreću raditi mnogo toga što sam radio još na slobodnim aktivnostima u osnovnoj školi.

Kako to da ste se nakon svega toga odlučili upisati PMF i završiti inženjersku fiziku?

Vagao sam u 3. i 4. razredu srednje škole kamo dalje, na koji fakultet. Mama je htjela da upišem medicinu, tata je rekao: „Što god hoćeš, u INA-i se uvijek možeš preko mene zaposliti jer sam ja ININ radnik“. Međutim, mene je vuklo na novinarstvo. Osoba koja je zapravo možda i jedna od najodgovornijih za to što sam završio na PMF-u na inženjerskoj fizici, jest Slobodanka Polašek, koja mi je predavala fiziku u srednjoj školi. Tada mi je profesorica Polašek rekla: „Novinar možeš biti uvijek, s bilo kojim fakultetom. Završi ti fiziku, kad ti već ide, i to ne profesorski, nego inženjerski smjer jer kao inženjer fizike možeš biti i profesor, ali kao profesor fizike ne možeš biti i inženjer.“ Recimo da je to imalo najveću težinu od svih drugih ljudi u odluci da upišem upravo inženjersku fiziku.

Čini se da ste se tu baš dobro snašli, odnosno da Vam je studiranje išlo od ruke, budući da ste diplomirali kao prvi u generaciji, što ni na jednom fakultetu nije lako, a pogotovo na PMF-u koji slovi kao jedan od najtežih...

Kažu da sam prvi u generaciji, ali nisam provjeravao. Završio sam u roku. Trudio sam se i imao sreću. Hvala Bogu!

Nakon što ste diplomirali, zapošljavate se u Državnom hidrometeorološkom zavodu. Koje ste sve poslove obavljali u tim Vašim meteorološkim

počecima?

Imao sam sreće, mislim da je i sada imam, unatoč kojekakvim nevoljama. Bog me voli. Zahvaljujući vjerojatno ponajviše pokojnom mr. sc. Sijerkoviću kojeg sam svojedobno pozvao i mojim meteorološkim „ocem“, dobio sam mogućnost od početka raditi i relativno brzo razvijati se i napredovati u tzv. sinoptici; analizi i prognozi vremena. Upravo ta „operativna“ prognoza najviše me privlačila, a ne znanstveni rad. Osim redovite, gotovo svakodnevne analize i prognoze, počeo sam se baviti vizualizacijom prognoza; osmišljavati izgled, te načine predočavanja prognoza u medijima, najprije u tiskovinama i na radiju, uskoro i na internetu i televiziji s čim se i sada bavim. Svojevrsni vrhunac karijere mi je „HRT METEO“ - aplikacija za pametne mobilne telefone, koja je nakon prvih tijedana od predstavljanja u rujnu 2016. godine imala oko 50 000 „skidanja“, kao rijetko koja hrvatska aplikacija. Sada ih je više od 200 000, ne samo iz RH nego i inozemstva. Budući da sam se zaposlio u listopadu 1994. godine, još prije diplome, počeo sam raditi kao tehničar u tadašnjem Sektoru za prognozu vremena, a nakon diplomiranja u siječnju 1995. godine počeo sam raditi kao vježbenik na radnom mjestu meteorolog - samostalni prognostičar. Od početka sam, vidjevši tadašnji sustav rada, počeo raditi na organiziranju brže, jednostavnije i lakše pripreme prognoza i njihove dostave korisnicima, osobito medijima. Iz istih razloga, neznanstvene spoznaje utemeljenosti, nego svakodnevne operativne primjene koja pomaže svima, od početka karijere pa sve do sada, bavim se verifikacijom prognoza - spoznajom kvalitete prognostičkih izračuna različitih modela atmosfere na temelju kojih se pripremaju prognoze; od kratkoročnih do dugoročnih, kako bi meteorolog-prognostičar stekao dojam koliko može vjerovati nekom modelu, a verificirao sam i još to činim, i subjektivne prognoze prognostičara. Jedna od poslovnih ljubavi od početka karijere mi je i dugoročna prognoza kojom se sredinom 90-tih godina prošlog stoljeća u DHMZ-u bavio samo pokojni mr. sc. Mihovil Kisegi. Njegove metode statističke analogije koje je radio „ručno“, malo sam dopunio i ubrzao izračune pomoću programa i računala, a poslije sam, razvojem i znatnim poboljšanjem kvalitete dugoročnih prognoza ECMWF-a, s kolegicama i kolegama iz informatike DHMZ-a pripremio sustav za primjenu ECMWF prognoza, i mjesecnih i sezonskih. Imao sam sreće već u rujnu 1995. godine nazočiti seminaru o prediktibilnosti i ansambl prognozama u Readingu u Velikoj Britaniji, te učiti između ostalih, od Edvarda Norton Lorenza, legende svjetske meteorologije i pionira-tvorca primjene teorije kaosa u meteorologiji. Znanstvenim radom relativno sam se malo bavio, vjerojatno sam mogao i više da mi prioritet nije bila svakodnevna „operativa“. No, ponosan sam što se već 1997. godine u publikaciji Svjetske meteorološke organizacije objavio moj izvještaj o primjeni i verifikaciji dugoročnih prognoza u RH. Uočivši moje zanimanje za verifikaciju, na daljnje aktivnosti poticao me i učio pokojni dr. sc. Josip Juras, s kojim sam objavio nekoliko znanstvenih radova, a još više sam ih, manje znanstvenih, više „operativnih“, redovitih izvještaja, pripremio s kolegom Lovrom Kalinom, koji sada radi na mjestu voditelja Službe za vremenske analize i prognoze DHMZ-a, s kojeg sam 2013. godine otisao raditi na HRT. Ponosan sam i na objavljen rad u SAD-u 2009. godine, koji sam napisao na zamolbu Jeffa Laze, svjetski poznatog ekonomista koji se bavi vrijednostima meteorološke informacije, koji je na skupu Svjetske meteorološke organizacije



u Sofiji video moju prezentaciju o ekonomskoj vrijednosti vremenske prognoze u RH.

Već dvije godine od zaposlenja postajete prezenter vremenske prognoze na radiju i televiziji. Kako ste se snašli u tim svojim prvim televizijskim danima i da li Vam je netko od starijih kolega tada pomogao?

Premda sam imao iskustva s javnim nastupom zahvaljujući recitiranju i vođenju konferansi još od osnovne škole, treme je bilo, posebice na počecima medijske karijere; od svibnja 1996. godine na radijima, a od 5. kolovoza iste godine i na HTV-u. No, zahvaljujući tadašnjim stručnim meteorološkim savjetima kolegica i kolega iz Sektora za vremensku prognozu, te redovitim pripremama s fonetičarima Službe za jezik i govor HRT-a, stanje se s vremenom poboljšavalo.

Vrlo brzo stekli ste povjerenje gledalaca. Koliko Vam je to tada bilo zahtjevno, a s obzirom da su prije Vas vremensku prognozu



prezentirale neke od najvećih legendi HTV-a?

Tradicija vremenske prognoze na HRT-u je duga; od radijskih prognoza sredinom 19. stoljeća i televizijskih početaka u prosincu 1958. godine, kadaje pokojna dr.sc. Vesna Jurčec prvi put predviđala vremensku prognozu u Emisiji za poljoprivrednike, te kasnijih popularnih meteorologa, pokojnih Ivana Rupnika, Tomislava Vučetića, Milana Sijerkovića do mnogih drugih. Zahtjevno je i nije za svakoga. Potrebno je biti stručan, ali i informativan, razumljiv, pa još i slušateljstvu i gledateljstvu zanimljiv, kako bi meteo informacija došla do što je moguće većeg broja korisnika i bila im od koristi u svakodnevnom životu.

O tome koliku ste popularnost stekli među narodom, najbolje govori podatak da su o Vama spjevane i pjesme. Reperi Ante Cash i grupa TBF opjevali su Vas u pjesmi „Vakula“, a našli ste se i u pjesmama Davora Radolfija, Prljavog kazališta i Miroslava Škore. Kako ste vi osobno sve to

doživjeli?

I danas se čudim svemu tome. I nije mi jasno kako i zašto!?

Svoj status omiljenog televizijskog lica potvrdili ste i svojim ostalim angažmanima kao što su onaj u showu „Ples sa zvjezdama“, te u serijama „Bitange i princeze“, „Zakon“ i „Crno - bijeli svijet“. Kako je uopće došlo do Vašeg učešća u spomenutim projektima i kakva iskustva nosite iz njih?

Ne znam. Valjda sam ljudima koji su pripremali sve te emisije, filmove i serije bio zanimljiv?! Počelo je sa zabavnim, dječjim i školskim programom, te relativno čestim gostovanjima u emisijama, pa i ulogama u seriji „Leon pričopričalica“, a nastavilo s mnogim drugima. Mislim da je posljednje bilo u „Koja je ovo država“. Posebice sam ponosan na epizodu „Divlji ljepotan“ putopisnog serijala „Skitancije“, koju smo snimali u Lici. Bilo je i sudjelovanja u kvizovima: „Milijunaš“, „Volim Hrvatsku“ i „Potjera“, pa popularnim zabavnim emisijama „Treća sreća“, „Sedma noć“... U „Plesu sa



zvjezdama sam navodno bio prvi meteorolog u tom svjetski poznatom showu! Iskustva su raznolika, uglavnom pozitivna. Vjerujem da sam sudjelovanjem u svemu tome barem malo promovirao i svoju struku meteorologiju.

Sudjelovali ste i u dokumentarnom programu HTV-a...

Da. Ponosim se što sam barem malo sudjelovao i u tom cijenjenom dijelu programa HRT-a. Nadam se da će biti još prigoda, posebice za legendarni „TV kalendar“

I onda, kao logičan slijed događaja, 2013. godine napuštate DHMZ i potpuno prelazite na HTV gdje postajete glavni meteorolog. Što bi to obuhvaćao posao glavnog meteorologa?

Poslovi u opisu mog radnog mjesta, a koje se trudim obavljati što je moguće kvalitetnije su između

ostalog: osmišljavanje, pripremanje i uređivanje priloga, emisija i drugog multimedijskog sadržaja iz područja meteorologije, daljnje sustavno praćenje događaja, fenomena i znanstvenih spoznaja iz područja meteorologije, rad sa spikerima i voditeljima na razumijevanju i ispravnoj prezentaciji meteoroloških informacija, pripremanje materijala i tekstova za promociju emisija i drugih sadržaja s meteorološkom tematikom, suradnje s vanjskim institucijama s kojima je suradnja potrebna u realizaciji programa HRT-a, među kojima je i DHMZ, praćenje i analiziranje uspješnosti programskih projekata iz područja meteorologije, prema potrebi vođenje emisije i razgovor s gostima, a ima toga još, posebice na području popularizacije i promocije meteorologije, i to putem mnogobrojnih medijskih platformi HRT-a, osobito radija, televizije, teleteksta, interneta i „HRT METEO“ aplikacije.

Koliko Vam se često dešava da totalno „fulante“ s prognozom i kako se osjećate u takvim situacijama?

Totalno „fulanje“? Ne sjećam se takvoga, ali pogrešaka u prognozi pojedinih elemenata vremena ima, i to gotovo svakodnevno, ovisno o tome kolika se pogreška tolerira. Trudim se dati što je moguće pouzdaniju i podrobniju prognozu. I unatoč trudu, naravno, i grijesim. Na žalost, greška je nezaobilazan dio posla kojim se bavim. Vremenska prognoza rijetko je kada, gotovo pa nikad, 100% točna u svim detaljima, za sve meteorološke elemente koji prognoziraju. Zgoda i nezgoda je bilo kojekakvih; od pogrešnih prognoza za samo nekoliko sati unaprijed, jer i to se događa, posebice kad je u pitanju kiša, do uspješnih prognoza za dan čak mjesec dana unaprijed. Veseli me kad korisnici vremenske prognoze

razumiju njezina ograničenja i mogućnosti, ali ima, ne malo, i onih drugih...

Kroz godine bavljenja meteorološkom prognozom, sigurno je bilo svakavih reakcija ljudi i zanimljivih iskustava. Možete li neko od njih podijeliti i s našim čitateljima?

Još mi uvjek, nakon desetak godina, neki nisu oprostili prvotravanjsku šalu o iznenadnom, naglom dolasku nevremena, oluje, tuče, pljuskova riba. I to mi ponekad spominju. Premda je od njezinog izricanja do otkrivanja istine prošlo samo nekoliko minuta, stvorila se panika, automobili su se spremali u garaže, neki su čak lijepili prozorska stakla, što je dokaz značenja vremenske prognoze u svakodnevnom životu, a i povjerenja u nju.

Najčešći pridjev koji se vezuje uz Vaše ime jeste „skroman“. Po Vašem mišljenju, je li to danas i u današnjem svijetu vrlina ili mana? Je li? Nisam znao da me prati takav „glas“ i izvan kuće. To mi obično supruga govori. A ne znam ni je li

vrlina ili mana, ovisno tko s kim komunicira, radi... Ima ljudi koji mi govore da bih trebao biti drukčiji nego što jesam, ali...

Dotaknimo se sada malo i naše osnovne teme, a to je željeznica. Može se reći da ste Vi svoje željezničko „temeljito“ utvrdili tijekom pohadanja srednje škole... Jesam. Kao u pjesmi Novih fosila: „Rano jutro, pola šest, svakog dana ustaje...“, tako sam i ja 4 godine, većinom rano ujutro, putovao šinobusom od Pitomače do Virovitice, zbog srednje škole. A vikendom bih koristio i „klasični“ putnički vlak kada bih navečer odlazio i u noći se kasno vraćao iz „društvenog“ života u Viroviticu.

Jeste li i poslije tih dačkih dana imali kakvih iskustava vezanih za željeznicu?

O, da. Pamtim još putovanja vlakom, i studentska, i kasnija, kad sam počeo raditi. Od Zagreba do Pitomače je bilo još nekako, jer bih uglavnom dosta prije polaska vlaka došao i zauzeo mjesto, ali povratak iz Pitomače za Zagreb, e to je bilo posebna priča.

Često bih jedva ušao u vlak pun Slavonaca, koji vozi iz Osijeka i ostatak puta proveo blizu ulaza/izlaza, uz wc, ponekad i na „jednoj nozi“ zbog putnika, prtljage...

Poslovno ili privatno, posjetili ste neke od brojnih europskih prijestolnica. Jeste li u nekoj od njih imali priliku voziti se željeznicom? Nisam baš bio u puno njih, ali u nekim jesam. Vlakom/metroom vozio sam se u Pragu, Londonu i Parizu.

Možete li usporediti njihove i naše željeznice?

Ne znam kakvo je stanje sada, ali sudeći prema nekadašnjem, naši su vlakovi znatno sporiji i imaju veća kašnjenja.

Utisak je da je željezница vid prijevoza na koji vremenski uvjeti najmanje utječu; bilo da su velike hladnoće ili velike vrućine, vlakovi jednako kasne...

Da, ali ne može se reći da nema baš nikakvog djelovanja. Ne vjerujem da nisu nužna neka prilagođavanja kod velikih vrućina i hladnoća, a i kod

olujnih nevremena. Ni „vlak u snijegu“ se ne zaboravlja...

U poslu kojim se bavite jedan od bitnih faktora jesu i velike klimatske promjene kojima posljednjih godina svjedočimo, a koje se često povezuje s raznim zagadenjima koja čovjek proizvodi. Jedno od zagađenja koje se najčešće apostrofira, jeste ono koje stvaraju automobili i ostala prijevozna sredstva koja imaju motore s unutarnjim izgaranjem. Smatrate li da bi naša država trebala i institucionalno poticati vožnju željeznicom kao ekološki najprihvatljivijim vidom prijevoza?

Ne znam je li željezница ekološki najprihvatljiviji oblik prijevoza?! Takvim se ocjenama vole „kititi“ i neki autobusni prijevoznici?! Kakvi sve vlakovi sada prometuju? Predmijevam da parnih lokomotiva više nema, a dizelskih? Kako god, svima bi nam trebao biti cilj smanjiti emisiju CO₂ u atmosferu.

Pored posla i obitelji, ostaje li Vam vremena za sebe i kako ga provodite?

Posao mi je i hobi, i ljubavnik, ljubavnica... I nije mi još dosadio. Nadam se da i neće u skoroj budućnosti...

Možete li nam reći dugoročno kakvo nas vrijeme očekuje ove godine?

Prema trenutačnim spoznajama i ova će godina biti jedna u nizu relativno toplih. Dugoročne prognoze prilično su ujednačene u procjeni da će srednja mjesecna temperatura zraka sve do kolovoza u većini Hrvatske biti barem malo viša od prosjeka. No, to podrazumijeva i povremena kraća razdoblja, koja mogu znatno odstupati od prosjeka.

Gosp. Vakula, još jednom Vam zahvaljujem u ime naših čitatelja što ste odvojili vremena za nas i podijelili s nama neke Vaše uspomene i iskustva. Želim Vam puno uspjeha u dalnjem životu i karijeri i naravno, da vjetar bude povoljan, a vrijeme pretežno vedro!

Hvala. Ali nije dobro samo „pretežno vedro“... I kiša ponekad dobro dode! ☺



BROJ 97 veljača 2020.



BROJ 97 veljača 2020.



ANTE KNEŽEVIĆ - PARAGA

šef kolodvora Zadar

DA SE NIKAD VIŠE NE PONOVI

Roden je 20. svibnja 1959. u Zadru sa stalnim mjestom boravka i života u Škabrnji. Osnovnu školu završio je u Škabrnji, srednju tehničku u Zadru. Godine 1980./81. završava jednogodišnje školovanje za prometnika vlakova u ŽOC Zagreb. Oženjen je, ima troje odrasle djece, dvije kćerke i jednog sina. Na željezničari radi od 1. srpnja 1981. do Domovinskog rata kao prometnik vlakova (u kolodvoru Škabrnja). Od 1996. do 2002. radi u kolodvoru Bibinje isto kao prometnik vlakova. A od 2002. po obnovi kolodvora Škabrnja vraća se doma gdje radi kao prometnik vlakova, odnosno šef koji dežura. Od 2005. pošto se kolodvor Škabrnja organizacijski pripaja kolodvoru Benkovac radi kao šef kolodvora u kolodvoru Benkovac do 2012. Od 2012. svi kolodvori na Zadarskoj pruzi organizacijski potpadaju pod nadzor šefa kolodvora Zadar te tom prilikom i prelazi u kolodvor Zadar na mjesto šefa kolodvora što obavlja sve do danas.

RAZGOVARAO: Anto Iličić
FOTO: SPVH

Sjećate li se najvažnijeg poticaja za vaše opredjeljenje za dolazak na željeznicu?

Moja kuća je jako blizu kolodvora Škabrnja, udaljena oko 100 metara tako da sam svaki dan bio na kolodvoru i poznavao sve prometnike vlakova. U podsvijesti sam kao dječak sanjao kako će biti prometnik vlakova. Po završetku redovitog služenja JNA 1980. radio sam u firmi INA Polikem Zadar i putujući u drugu smjenu na oglasnoj ploči u čekaonici ugledam

rasписан natječaj kojim se u kolodvor Škabrnje primaju tri polaznika sa jednogodišnje školovanjem za prometnika vlakova, uvjet regulirana vojna obaveza, završena srednja stručna spremna i stalni boravak u mjestu Škabrnja, odnosno da si mještanin Škabrnje pošto su tada prometnici vlakova bili iz Knina ili okolice pa su imali problem putovanja. Razgovarajući tada sa šefom kolodvora koji je dežurao prilikom kupnje karte za vlak ostavim

mu osobnu kartu, čovjek mi napiše zamolbu ja drugi dan potpišem on pošalje u Knin i u mjesecu kolovozu te godine potpisujem ugovor. Nakon uspješnog školovanja 1. srpnja 1981. zaposlim se kao prometnik vlakova prema ugovoru.

Svima nama željezničarima ti počeci su ostali u sjećanju. Što vi najviše pamtite iz tog vremena?
Pa cijeli radni vijek do sada ostao je i ostat će mi u dobrom sjećanju nisam



ANTE KNEŽEVIĆ
šef kolodvora Zadar



nikad imao problema na poslu, ni s kim, uvijek sam bio korekstan s kolegama.

Sudionik ste Domovinskog rata. Kad ste se uključili?
Povremeno smo čuvali stražu u selu do 16. kolovoza 1991. Od tog datuma svakodnevno smo držali stražu do 5. rujna 1991. Tada je i službeno formiran samostalni bataljun Škabrnje.

Nešto je poslužilo kao poticaj, odnosno razlog za Vaše uključenje. Što je Vas potaklo?

Osobni razlog za uključenje je ubojstvo policajaca u Borovu selu, zatim Plitvička jezera, blokada komunikacija u obližnjim selima srpske nacionalnosti, prisustvo vojske i tenkova... U stvari došlo je vrijeme golog opstanka.

Kako su izgledali Vaši prvi ratni dani?

U kolovozu 1991. „nabavio“ sam automatsku pušku, američku uniformu i pancirku jer sam vidio da je vrag odnio šalu. Odjavio sam se u firmi i od 16. kolovoza otisao i službeno na položaje mada sam u firmi dobio rješenje civilne zaštite. Otvorenu agresiju u 10. mjesecu sad se ne sjećam datuma mislim da je bilo negdje na početku mjeseca na mjesto Škabrnja vršen je iz zraka avionima, sa zemlje tenkovima, raketama, haubicama i minobacačima. Tad je pješadijski napad odbijen uz tri civilne žrtve u mjestu.

Što se najdublje urezalo u Vaša ratna sjećanja?

Najgora stvar koja mi je ostala urezana u sjećanju je već 19. i 20. studenoga 1991. Znači drugi i treći dan nakon pada mesta Škabrnje ja sam ušao u selo s par momaka i zatekao sam takvu sliku kao iz horor filmova: mrtvi ljudi po cesti, dvorištima, ubijene životinje krave, konji, svinje, ovce... to je izgledalo kao da je pala atomska bomba, svuda samo leševi.

Osim tih i takvih strahota imate li neku ratnu anegdotu?

Kako sam ja bio zapovjednik izviđačko diverzantske desetine dogodilo mi se u prosincu 1991. da smo imali jedan zadatak nas petorica. I uđemo mi u selo rasporedimo se tako da ja prilazim prvi cesti skrivajući se između kuća zajedno s pokojnim kolegom, pratimo iza kuće jednu grupu četnika, njih četvero tri muškarca i jedna djevojka, pustimo ih da prođu i kad se oni malo udalje proći ću cestu a ona će za mnom. Ja izadem na cestu kad iza treće kuće izlazi četnik sa automatskom puškom isto na cestu i on ide k meni a ja k njemu. Puška na ramenu meni i njemu držim ja prst na okidaču razmišljam ako ga likvidiram imat ćemo problem izvući se jer je iza krivine oko 150 metra njihov stacionar grupa od 30-etak vojnika. Odlučim da prvi ne reagiram ali ga držim preko oka; prođem ja pored njega a on



pored mene samo klimnemo glavom i mimođemo se.

Koja ste sve ratišta prošli?

Prošao sam ratišta od zadarskog i biogradskog zaleđa pa sve do Mrkonjić grada i sjevernije.

Rat je strahota. Što je Vas najviše potreslo?

Najviše me je potresla situacija ranije kazana kad sam sa kolegom ušao u Škabrnju drugi i treći dan i to uvijek vidim i nakon 24 godine. Valjda je to prva slika masakra i svirepih ubojstva s kojom se čovjek prvi put susretne u životu i tad shvatite onu starinsku poslovnicu: „Ako si s vukovima moraš postati vuk ili će te vukovi pojesti“. Ostalo je sve pričam ti priču.

Kako ste provodili vrijeme kada nisu bile trenuci borbe?

Ja sam valjda cijeli rat, a bio sam borbeni sektor nešto više od 1500 dana, bio u nekom dobro i veselom društvu, nikad nisam imao problematične ljudi. U neborbenim danima često smo spremali ručak, večeru ili igrali karte, boće i slično.

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 priateljstava prije rata?

S ljudima koji su bili sa mnom u ratu ostao sam u dobrim i priateljskim odnosima. Bilo je tu ljudi koji sam prvi put susreo i postali smo prijatelji...

Samо vrijeme čini svoje, mnogi su se oženili, neki postali djedovi, neki su ostali bez posla, neki umrli, neki poginuli, vrijeme čini svoje ljudi goni život, obitelj, obaveze. Takav je život, stvoreni smo da radimo ako smo zdravi. Samo da kažem pravi ljudi koji su proveli u ratu i bili u borbi ti te ljudi nikad neće prestatи cijeniti i ostati će ti vječni priatelji. Ja sam prije par godina išao u lov na otok Cres u trajektu mi pride isto lovac, ne pozajem ga i pita me, oprosti jesi li ti Paraga (mene su tako zvali dobio

ime dok sam bio u HOS-u). Nakon 20 godina se susretneš s čovjekom sa Grobnika kod Rijeke gdje smo pošli ne znajući u isti lov na Cres a bio je sa mnom u HOS-u 8 dana. I on sad svim svojim priateljima lovcima a bilo ih je 12 priča sve naj bolje o tebi... Čovječe, osjećaš se čovjekom!

Osim dobitih stvari jasno je kako postoje i problemi koji opterećuju branitelje. Imate li ideju ili poruku kako bi ih se moglo rješavati?

Naj veće probleme napravila je tadašnja vlast. U državi je još kroz rat zavladao kriminal, korupcija i nepotizam a poslijе rata do danas širi se na kvadrat. Mi branitelji i razne udruge oformljene u Domovinskom ratu još smo pomogli svojom pasivnošću strahujući za državu ako nešto kažeš ili napraviš, jednostavno oni su instalirali ljudi poslušnike koji su istim ljudima čuvali leđa. A eto danas mi imamo našu državu koju smo u krvlju dobili u ratu a zamislite koliko je iskrenih, dobrih i poštenih ljudi napravilo samoubojstvo. Svi lopovi neka ne misle da će u životu dobro poći („S vragom došlo, s vragom i ošlo“). Sviest ljudi se mijenja a ljudi mijenjaju vlast pa neka ne imaju miran san.

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

Nakon rata dobio sam GO četiri mjeseca te sam nakon toga dežurao kao prometnik vlakova u kolodvoru Bibinje se do 2002.

Je li bilo teško uključiti se i živjeti običan život?

Znate poslijе rata kako se je teško vratiti u obični život i to znam iz vlastitog iskustva. Kad čovjek bude 4-5 godina u ratu navikne na to, ono u mislima misliš kad će završiti rat a kad završi ona ti je u neku ruku što je završio jer jednostavni s tim zaživiš. Sretna okolnost je da sam imao posao nakon demobilizacije, pa sam uspio to vrijeme prebroditi mada sam i ja imao psihički kriza i to nekoliko godina. Evo do sada to nitko nije znao... Na

žalost mnogi nisu... Razgovarajući s liječnicima i uzimajući lijekove nekako sam prebrodio to pošto sam bio financijski neovisan i tad sam počeo raditi kuću. Po sebi znam da je rad najbolji lijek jer dok radiš ne misliš na stvari koje te tište nego se usredotočiš na posao.

Nove generacije sve manje znaju o Domovinskom ratu i o braniteljima. Što biste im poručili?

Nove generacije treba učiti o Domovinskom ratu i govoriti im istinu a ne izmišljati razna mita i mitomanije jer ja vidim danas da mnogi ljudi lažu i za 50-ak godina neće se nitko osvrnati na Domovinski rat. Svi će reći da je to laž kao što su nas učili u Školi o II. svjetskom ratu. Iz iskustva danas vidimo da ima raznih udruga pa i politički stranki koji su protiv branitelja i Domovinskog rata.

Bojite li se danas, sada, nečega na poslu?

Danas se ja ničega i nikoga ne bojam, samo dragog Boga i nikoga više.

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

Pošto dolazim iz patriotske obitelji mene su moji učili da smo mi i Židovi sveti narod. Ostala mi je želja da hrvatski narod dobro živi, da se ne iseljavamo po svijetu, da nas ima više jer smo mali narod ako ovako nastavimo jednostavno nas nema za 50-ak godina i da ne postanemo ...uzalud vam trud svirači...

Razmišljate li o mirovini?

Pa došao sam u situaciju da mogu ići u mirovinu, ali ne razmišljam ovu godinu... možda na godinu, a možda i kasnije... tek mi je 61 godina.

Poruka za kraj ovog razgovora?

Živi kao čovjek da bi otisao kao čovjek ili poštuj da bi bio poštovan. Godine brzo prolaze...



BEZ STARCA NEMA UDARCA

PIŠE: Nebojša Gojković
FOTO: Nebojša Gojković

Prošlih je mjeseci u Regiji Istok nekoliko objekata kojima se koriste izvršni radnici, ponajviše skretničari, dobilo novu stolariju, odnosno nove PVC vrata i prozore. Time su umnogome poboljšani radni uvjeti naših kolega, ne samo estetski već i funkcionalno, a što će se ponajviše osjetiti u ovim zimskim mjesecima kada će se uz manju potrošnju energenata potrebna temperatura u radnim prostorijama puno lakše održavati. Bio je ovo jedan od najvećih projekata poboljšanja radnih uvjeta u ovom dijelu HŽ Infrastrukture u javno zahvaljujemo članu Uprave HŽ Infrastrukture gosp. Krunoslavu Papiću, tako

da sasvim sigurno dugujemo veliku zahvalu onima koji su za to najzaslužniji. Budući da u ovom dijelu Regije Istok već godinama vegetira živopisna „ekipa“ kojoj nije strano „kititi setudim perjem“ (potvrđeno na primjeru bloka 2 u Našicama), uopće ne iznenađuje da nešto slično pokušavaju i sada. Kako mi (a i oni) ipak znamo tko je najzaslužniji što je do jednog ovakvog poboljšanja radnih uvjeta došlo, red je onda da ga ovom prilikom i spomenemo. Zato se ovim putem i ovako javno zahvaljujemo članu Uprave HŽ Infrastrukture gosp. Krunoslavu Papiću, što nije kao

mnogi koji odu na neke visoke pozicije odmah zaboravio kraj iz kojeg je otisao i što se osobno zauzeo da se radni uvjeti u Regiji Istok temeljito promjene na bolje. Isto tako, zahvaljujemo se i voditelju Regije Istok gosp. Damiru Mihiću ne samo zbog ovog, već i zbog nekih ranije održenih stvari na poboljšanju radnih uvjeta izvršnih radnika. Ne želeći da si utvaramo kako smo samo mi kao sindikat inicirali već spomenuta poboljšanja, istine radi treba reći da smo bar malo „požurili“ njihovu realizaciju i to ne samo pozivanjem na teren

Državnog inspektorata rada. Najzanimljivija stvar vezana za te izliske inspektorata je kako je ista „ekipa“ koja si voli pripisivati tuđe zasluge, tada zdušno tvrdila kako su uvjeti na skretničarskim mjestima rada citiram: „VIŠE NEG ODLIČNI“!!!! Vodeći se onom narodnom: „Ako laže koza, ne laže rog“, u prilogu donosimo dokument iz kojeg će svi oni koje to zanima i koji još uvijek više vjeruju onom što sami vide nego onom što im govore razne moralne „horizontale“, moći iščitati puno toga vezanog za već spomenuta poboljšanja radnih uvjeta (i još ponešto). Bilo bi zgodno vidjeti nekakav sličan dokument koji je na temu radnih uvjeta napisala i uputila „ekipa iz predgrađa“. Kako su ipak tema ovog teksta ova

posljednja poboljšanja, realno treba reći da bez angažmana gosp. Papića teško da bi uopće došlo do njihove realizacije. Svidjelo se to nekome ili ne, rezultati govore sami za sebe; „čiča radi što ne znaju mladi“. Zahvaljujući upravo njemu, možemo konstatirati da je dobar dio Regije Istok sada energetski obnovljen. Još kada bi se malo angažirao da se isti i kadrovski obnovi, točno bih njegovu sliku objesio na zid odmah pored ikone. Uglavnom, imajući u vidu sve naprijed navedeno, kao i sve ono o čemu pišemo već 8 godina, poruka svima Vama koje Balašević naziva „bistrokima“, odnosno Vama koji imate izgrađen karakter i vlastiti stav kojeg ne prilagođavate okolnostima (čitaj: promjenama šefova)

glasí: lako će Vas razne moralne spodobe i kur_ovsiri i dalje uvjeravati u suprotno, nemojte dvojiti: IPA SE OKREĆE! Inače, ne znam hoćete li se sjetiti, ali prije nešto više od dvije godine u jednom od svojih „satanskih“ tekstova savjetovao sam gosp. T. K., tada šefu kol. Bizovac, da kao zalog vlastitom napredovanju u karijeri kupi sebi vikendicu, po mogućnosti negdje u brdima. Na žalost, nije me tada poslušao, a da jeste, vjerojatno sada ne bi imao zdravstvenih problema. Pametni znaju čemu služi vikendica, pogotovo danas u vremenu kada se intelektualci kupuju po akcijskim cijenama: malo divljači, malo domaćeg „delanca“, pa još ako uz sve to zasvira i ona „Zašto konje tučeš sine“, možeš birati: hoćeš



NEBOJŠA GOJKOVIĆ
Povjerenik radnika za ZNR
8. ožujka 2019.

HŽ INFRASTRUKTURA
PODRUČNA RADNA JEDINICA
PROMETA ISTOK
VODITELJ
gosp. DAMIR MIHIĆ

Predmet: PRIJEDLOZI ZA POBOLJŠANJE RADNIH UVJETA

Poštovani!

Tragom naših ranijih razgovora vezanih za radne uvjete radnika izvršne službe, a obzirom da smo ušli u novu investicijsku godinu, slobodan sam Vam iznijeti nekoliko prijedloga za poboljšanje istih. Mišljenja sam da bi se naglasak trebao staviti ponajprije na radne uvjete skretničara, iz razloga što je evidentno da su oni najlošiji, a što se posebno odnosi na stanje stolarije na blok kućicama. Trebalo bi tako, naravno, ukoliko finansijske mogućnosti to dozvoljavaju, zamijeniti:

- prozore i vrata na bloku 1 u kol. Slatina,
- prozor i vrata na bloku 2 u kol. Čačinci,
- prozore i vrata na oba bloka u kol. Bizovac,
- prozore i vrata na bloku 1 u kol. Josipovac,
- prozore na oba bloka u kol. Osijek,
- prozore i vrata na oba bloka u kol. Osijek DG
- prozore i vrata na bloku 2 u kol. Beli Manastir.

Kako se polako približava dio godine u kojem će se početi s košnjom trave, podsjećam Vas da djelatnici koji su u kolodvorima predviđeni da obavljaju taj posao (skretničari), nemaju adekvatnu zaštitnu opremu obveznu prilikom rukovanja trimerom, što onda može dovesti i do mogućih ozljeda. Kako nabavka spomenute opreme ne iziskuje velike materijalne izdatke, nadam se da će ovaj problem čim prije biti riješen.

Kad je o klima uređajima riječ, podsjećam Vas da ga kol. Čaglin nema, te ovim putem iznosim prijedlog da se ovaj problem riješi na način na koji smo već riješili neka mesta rada, a taj je da skretničar kol. Našice Vladimir Malčić izvrši montažu klima uređaja, dok bi potrebnu dokumentaciju riješio naš sindikat.

Uz nadu da ćete usvojiti neki od ovih prijedloga, srdačno Vas pozdravljam!

Nebojša Gojković

Na znanje: Centrala SPVH-a

neku od postojećih pozicija ili ćemo za tebe izmisliti neku posve novu. Zato šefe, pamet u glavu; vikendica „vrti“ gdje burgija neće. Kupite ju već jednom, barem danas to više nije skupo i vidjet ćete kako će svi Vaši problemi netragom nestati. U paketu s vikendicom podrazumijeva se i jedan mali potpis Arkadiju crkvenjaku na komadu papira formata A4, nakon čega će se na istoku razići tamni oblaci i pokazati sunce, a Osijek postati zona vječitog proljeća. „Đura će Vam oprostiti što Vas je tukao“, projektirani mozaik bit će popunjena i cijelo osječko područje Regije Istok bit će tada jedno veliko,

dugo priželjkivano carstvo u kome caruje drugarstvo, u kome je sve lijepo i nježno i u kome se sve raduje. Au, pa ja umalo zaboravi na kol. Našice! Eto problema gdje im se čovjek najmanje nada. Ma ne treba uopće sumnjati da će se i to riješiti, nepoznаницa je samo na koji način. Da parafraziram jednog engleskog knjige: „Mijenjati ili preodgajati“, pitanje je sad?“ Na samom kraju, jedno pitanje za sve Vas: po čemu je to jedinstven datum 22. siječnja? Svi Vi koji ste odmah pomislili na blagdan Svetog Vinka, niste u pravu. Jedinstven je po tome što se svake godine na taj datum u kolodvoru Zdenci-Orahovica provodi redovna godišnja kontrola od strane predstavnika omljene organizacijske jedinice. Jesu li ta godišnja kontrola i blagdan Svetog Vinka u nekakvoj uzročno-posljedičnoj vezi? Odgovor na to pitanje može se pronaći u prethodnom dijelu ovog teksta. Ipak je svirala ona: „Zašto konje tučeš sine?“



PERO KRMPOTIĆ
prometnik vlakova u kolodvoru Zagreb RK

KOLIKO JE KILOMETARA OD ZAPREŠIĆA DO RANŽIRNOG?

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Nadam se da ne grijesim, ali čini mi se kako mali broj prometnika odradi četrdeset godina među kolosijecima. Oni koji u tome uspiju znaju reći kako deset godina po noći nisu spavali u svom krevetu, već su jutro čekali u prometnom uredu.

Nakon što je četiri godine proveo u učeničkom domu u Trnjanskoj i završio ondašnji ŽOC (Željeznički obrazovni centar), kao stipendist odmah po završetku škole, 11. rujna 1980. se zaposlio u kolodvoru Resnik, a nakon odsluženja vojnog roka 1983. godine dolazi na ranžirni kolodvor.

- „Od tada, dakle 37 godina slično kao i kolega Milan Žegrec sam ovdje.“ U vrijeme dok je tamo radio pero Krmpotić, Resnik je bio na u to vrijeme jednokolosiječnoj pruzi od Sesveta za Ranžirni kolodvor. Rad u međukolodvoru s dosta rada bio je preduvjet za dolazak na ranžirni kolodvor.

- „Tražilo se pet godina rada na manjem kolodvoru: naravno ranžirni kolodvor ima veći rang, što nosi i veću plaću, ali i puno više posla. Osamdesetih godina vlakovi su dolazili iz svih pravaca. Imali smo od 34 - 39 rastava vlakova, u jednoj smjeni smo preko kolosiječnih kočnica preradivali 1200 - 1400 vagona. Danas je manje prerade, ali radimo s 13 operatera. Tu je izuzetno značajna uloga centralnog prometnika i koji komunicira s operativom prijevoznika, a mi moramo znati svakog prijevoznika kada radimo preradu, izbacujemo vagone, kada je pruga puna moramo dati odobrenje za zadržavanje na ranžirnom kolodvoru. Ima dosta radova na prugama i vlakovi koji voze za Sloveniju ili Mađarsku traže zadržavanje ovdje kod nas. Koliko možemo mi te zahtjeve uvažavamo.“

Posao prometnika na „zagubljenom“ mjestu kako što je ranžirni kolodvor nedvojbeno je stresan, a noćnu smjenu naš sugovornik sve teže podnosi:

- „Kako godine prolaze, noćni rad mi sve teže pada. Uz to, dosta je stresa tako da mi je pukao čir na želucu. Najviše je stresa vezano uz rukovanje kolosiječnim kočnicama. Znalo se dogoditi da vagon udari jedan u drugoga ili da iskoče... Tada se zna procedura. Ide prijava, alkotestiranje... Nitko si neće dozvoliti cuganje. Ja ne pijem ništa dvanaest sati prije posla... U svakom trenutku moramo biti 0 promila.“

Danas je statistički promatrano, na ranžirnom kolodvoru manje posla, no objektivno ljudi rade više:

- „Danas je s manjim brojem radnika nužno puno fizičkog kretanja zbog produženih operacija.“

Pero Krmpotić rodom je iz Gornjih Bogičevaca, mjesta na obroncima Psunja između Nove Gradiške i Okučana. Kada se vratim na ratne izvještaje neka mala, relativno nepoznata mjesta toliko su puta spominjana da su se nama šezdesetogodišnjacima trajno urezala u pamćenje. Gornji i Donji Bogičevci upravo su takva mjesta.

Do kraja osnovne škole Pero Krmpotić živio je tamo, a danas s obitelji, suprugom Milicom i dvoje djece, živi u Zaprešiću. nekako po našem izračunu

naknade za putne troškove, našem sugovorniku pripada skromnih 360 kuna ili jedna zona. Tko pozna Zagreb i okolicu, a u krajnju liniju prema rangiranju Zagrebačkog električnog tramvaja, Zaprešić je druga zona ili pokaz od 610 kuna.

- „Od kuće do posla imam trideset kilometara automobilom i sigurno sam u minusu. Žalio sam se ali uzalud.“ Prosječan prometnik na ranžirnom kolodvoru vremenom se zaželi otići u mirovinu. No ne ide to samo tako.

- U mirovinu sam želio ići 2017. Mogao sam, ali bez otpremnine i to me razočaralo. Nama u izvršnoj službi kronično nedostaje ljudi, a moje je zdravlje takovo da nisam izgubio zdravstvenu grupu. Dakle ništa od otpremnine, a opet ima problema s tlakom, šećerom, masnoćama, ali kako ispada to nije dovoljno. zakonski mogu raditi do 65 godina, ali nema šanse. Isto treba voditi računa da se ovdje ne može čovjek zamijeniti samo tako. Treba imati i iskustva jer kad počnu zvoniti telefoni treba u kratkom roku donositi odluke. I to nije samo tako.





KRIŽEVCI - KRIŽIŠTE PROMETNIH PRAVACA

PIŠE: Dražen Lihtar
FOTO: Dražen Koščak

Križevci su grad u Koprivničko-križevačkoj županiji. Nalazi se u Prigorju, koje se pobliže naziva Križevačko ili Kalničko prigorje. Naziv Križevci je u množini jer je današnji grad nastao spajanjem dva grada - Donjeg i Gornjeg grada. Križevci su prometno križište pa je i to pridonijelo današnjem imenu. Naselje Križevci se prvi puta spominje 1209. godine. Ono je bila manja naseobina bez posebno reguliranog upravnog položaja. Uz Gornji grad se razvio Donji grad, koji je povlasticu slobodnog kraljevskog grada dobio 1405. Križevci su bili mjesto

održavanja sabora i gotovo redovito boravište bana i župana. Najpoznatiji je sabor onaj održan 27. veljače 1397. godine, poznat pod nazivom Krvavi sabor križevački. Pretpostavlja se da je održan u crkvi Sv. Križa a na njemu su se okupili kralj Žigmund Luksemburški s jedne, te ban Stjepan II. Lacković s druge strane. Obojica su pored sebe imali stotine pristaša, a sabor se zove "kravim" jer je na zasjedanju došlo do razmirica te su kraljevi vojnici sasjekli bana Stjepana i njegovu pratnju.

Zbog blizine Zagreba, Križevci

se razvijaju kao gradsko naselje s povoljnim smještajem u blizini regionalnih središta Koprivnice, Bjelovara i Varaždina. Za nastanak je Križevaca bio važan makroprometni položaj. Još od antike i srednjeg vijeka na križevačkom prostoru se nalazilo križište prometnih pravaca, a kroz Križevce je prolazila poznata cesta kralja Kolomana koja je povezivala panonski i jadranski prostor. Suvremeni raster prometnih veza, nakon izgradnje makadamskih regionalnih putova između kalničkog prigorja, Podравine i Posavine

u 18. st., završen je izgradnjom željezničkih pruga prema Zagrebu i Koprivnici (1870.), te Bjelovaru (1894.).

Zato su Križevci važno željezničko čvorишte, prometna poveznica između Posavine i Podравine, ali i prometna poveznica srednje Europe s Jadranom. Kroz grad prolazi međunarodna željeznička pruga M201 Gyekenyes (Mađarska) - državna granica - Botovo - Koprivnica - Križevci - Dugo Selo. Pruga je svečano puštena u promet 4. siječnja 1870. godine. Bila je najvišeg statusa i jedina takva pruga u Hrvatskoj. Sagrađena je za samo godinu dana. Gradom prolazi i lokalna pruga L204 Križevci - Bjelovar - Kloštar Podravski koja je puštena je u promet 12. rujna 1894. godine. Željeznički kolodvor Križevci je na nadmorskoj visini od 127 metara, međukolodvor na međunarodnoj pruzi DG - Botovo - Koprivnica - Dugo Selo a na lokalnoj pruzi Križevci - Bjelovar - Kloštar je rasporedni kolodvor za dionicu Križevci - Bjelovar. U tom je smislu kolodvor otvoren za cijelokupno obavljanje prometne i transportne službe, za prijem i otpremu putnika u unutarnjem i međunarodnom prometu te za prijem i otpremu vagonских pošiljaka, živih životinja, eksplozivnih i zapaljivih vagonских pošiljaka. Radna mjesta u kolodvoru uključena su u telefonsku mrežu HŽ-a preko željezničke automatske centrale (ŽAT) u Koprivnici. U prometnom uredu je instaliran

telekomunikacijski pult, koji je mjesto koncentracije telefonskih veza, interfonskih veza i razglosa. Pruga Dugo Selo - Koprivnica - Botovo - DG - (Gyekenyes) opremljena je uređajima radio dispečerske veze. U kolodvoru Križevci izgrađeno je postrojenje pružne radio postaje pored zgrade telekomunikacijskih uređaja. Informatički uređaj (IST) instaliran je u prometnom uredu i poslužuje ga vanjski prometnik vlakova. Uredaj služi za praćenje hoda vlakova i uključen je u informatički sustav HŽ-a.

Kako se u kolodvoru u sklopu modernizacije i izgradnje drugog kolosijeka Dugo Selo - Koprivnica vrše veliki infrastrukturni, građevinski radovi i radovi na novom osiguranju čime se mijenja situacija u kolodvoru i kolosiječnim kapacitetima, skretnicama i km položajima

besmisleno bi bilo ovdje navoditi kolosijeke, njihovu duljinu i namjenu, stabilna postrojenja, osiguranje, skretnice, iskliznice, ŽCP ove i ostale tehničke podatke. Radovi na željezničkom projektu Dugo Selo - Križevci započeli su u srpnju 2016. Gradi se drugi kolosijek željezničke pruge između Dugog Sela i Križevaca u projektu vrijednom 1,5 milijarda kuna. Ovaj projekat potaknut je i suvremenim demografsko-gospodarskim promjenama koji su izmijenili odnose u prostoru i u strukturi stanovništva, a vidljiva je kroz napuštanje poljoprivredne proizvodnje a time i okolnih sela te pojačanog preseljavanja u grad koji je u posljednjim desetljećima znatno napušten i industrijaliziran.



100

PIŠE: Ante Kunčić
FOTO: Ante Kunčić

Nino Tesla, prometnik vlakova u kolodvoru Šibenik, u mjesecu veljači imao je rijedak i velik jubilej, darovao je krv po stoti put. To je bio povod da porazgovaramo sa Ninom.

Kada ste započeli sa darivanjem krvi?
Krv sam po prvi puta dao davne 1987. godine i od tada do današnjega dana sam redoviti darivatelj krvi.

Poticaj za početak?
Te davne 1987. godine moje prvo darivanje je bilo mom ocu koji je trebao krv jer je imao operaciju. Tada su mi se priključili još neki ljudi i dali potrebne doze krvi i onda sam odlučio da ću i ja postati dobrotljivi darivatelj krvi jer nekome mogu spasiti život.

Koja je procedura za darivanje?
Prvo i osnovno čovjek mora biti psihofizički zdrav. Muškarac može darivati godišnje četiri puta po 4,5 decilitara krvi a žene tri puta.

Jeste li zadovoljni sa „zahvalom“ u obliku slobodnih dana za darivanje krvi unutar naše firme?

Moram priznati da nisam zadovoljan jer Poslodavac konstantno umanjuje prava za nas darivatelje što apsolutno nije u redu a duboko se nadam da će ovi pregovori ispraviti tu nepravdu.

Do kada planirate darivati krv?
Moj plan je da krv darujem dokle god to bude dopuštao moje zdravstveno stanje a najduže do 65 godina jer iza tog više nije dozvoljeno biti darivatelj krvi.

Imate li neku poruku za potencijalne nove darivatelje?

Ovom prigodom pozivam sve ljude dobre volje a posebno kolegice i kolege željezničare da postanu darivatelji krvi jer je to plemeniti čin a ništa ne košta. Moram napomenuti da smo i mi željezničari u Šibeniku do 90-tih godina imali svoj klub dobrotljivih darivatelja krvi „Željezničar“ pa mi je želja njegova ponovna uspostava a za što je potrebno minimalno 6 darivatelja.

Na kraju želimo puno zdravlja našem kolegi koji je do sada u svom vijeku darovao skoro 50 litara krvi i tu ne misli stati.



BROJ 97 veljača 2020.

PRIČA O BRAKU

IZVOR RECENZIJE: <https://svjetfilma.eu/recenzija-marriage-story-prica-o-braku-2019/>
FOTO: <https://www.imdb.com>

Redatelj: Noah Baumbach
Scenarist: Noah Baumbach
Glumci: Adam Driver,
Scarlett Johansson,
Julia Greer



U godini u kojoj Netflix dominira sezonom nagrada u odnosu na velike producijske kompanije, *Marriage Story* se ističe čak i među uobičajenom ponudom tog streaming servisa. Ovaj indie film Noaha Baumbacha daje nam realističan prikaz jednog braka u kojemu je mnogo toga ostalo nedorečeno, neizrečeno i neriješeno, braka u kojemu su emocije još uvijek snažne, ali koji se, unatoč tomu, raspada. Film su već prozvali modernom verzijom *Kramera protiv Kramera*, velikog hita Roberta Bentona iz 1979. godine s Dustinom Hoffmanom i Meryl Streep, no čini mi se da je ovom filmu ipak nedostajala jedna narativna nijansa da bi bio potpuno ravnopravan s tim, moguće, najboljim obiteljskim filmom u povijesti.

Priča o braku je film koji se temelji na pričama i snažnim interpretacijama dvoje glumaca – Adama Drivera kao Charliea Barbera te Scarlett Johansson kao Nicole Barber. I dok za Drivera bez

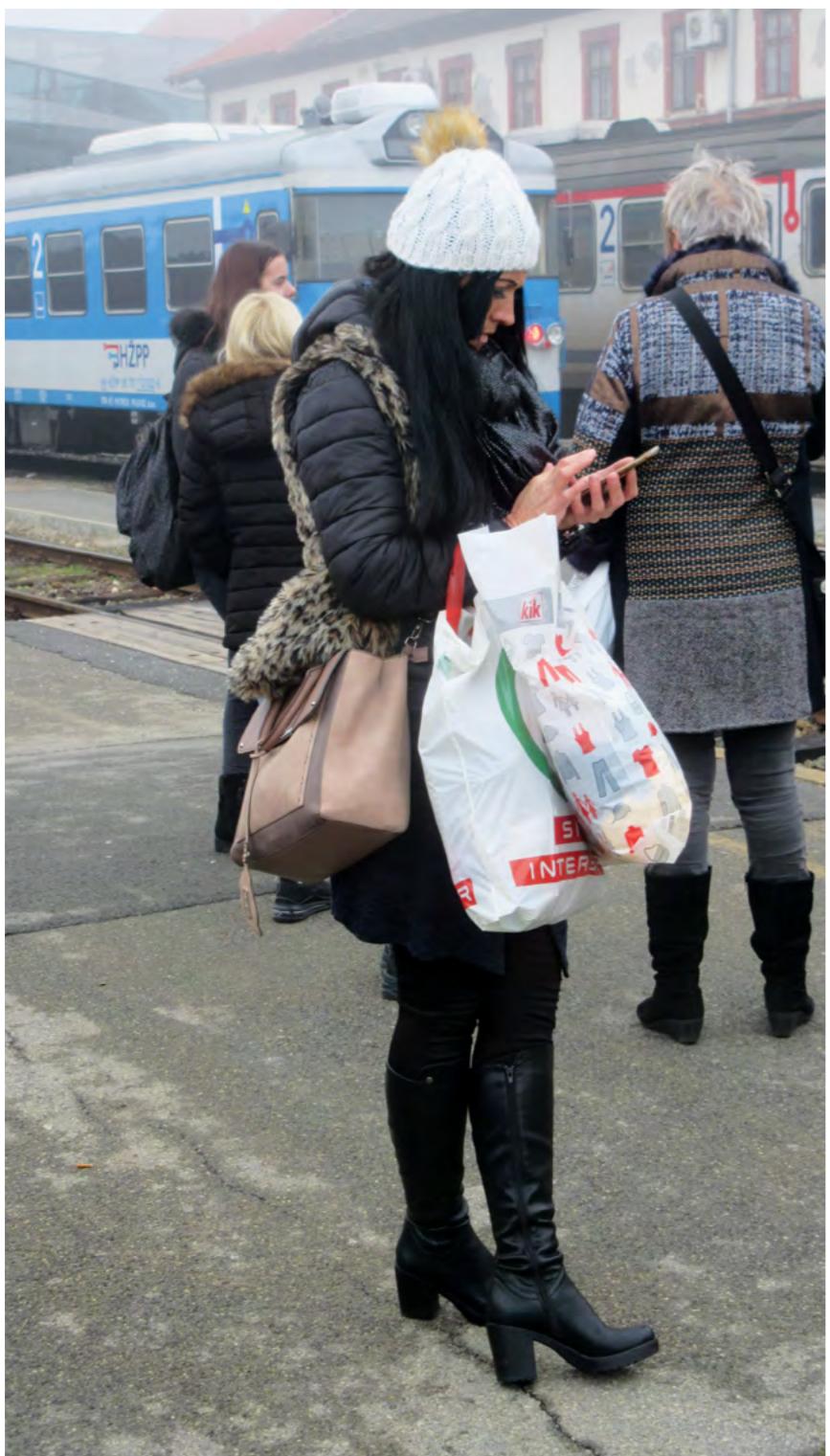
imalo sumnje možemo reći da je odigrao ulogu karijere, Scarlett Johansson je odigrala jednu snažnu ulogu, ali ne i najbolju svoje karijere. Ove su uloge bile vrlo specifične utoliko što su bile vrlo realistične, odnosno može se reći da njih Driver i Johansson gotovo da i nisu glumili; to je istovremeno i olakšalo posao, jer nije zahtijevalo veliku žrtvu, ali ga i otežalo jer su oboje trebali biti dodatno uvjerljivi u svojim interpretacijama, čak toliko da ne ostave dojam filmskih uloga, već stvarnih ljudi. Srećom pa su u tome uspjeli i zaslužili svoje nominacije za Oscare. I dok je Johanssonova u prilično izjednačenoj konkurenciji ove godine (za glavnu ulogu), Driver je bez imalo sumnje glavni favorit za nagradu odmah iza izglednog pobjednika Joaquina Phoenixa, što je i šteta, jer će uloga Charlieja Barbera svakako biti jedna od najvažnijih i najvećih uloga u Driverovoј karijeri.

O samim likovima bi se moglo tako puno pričati. I Charlie i Nicole su vrlo snažne individue, umjetnici i osobenjaci – on redatelj, ona glumica – koji su se zaljubili na prvi pogled i dugo godina živjeli (barem prividno) sretno dok u jednom trenutku nije došlo do kraha.

A neki dan smo saznali da je Oscar za sporednu žensku ulogu u ovom filmu dodijeljen je Lauri Dern.

POLUGREBENASTI EINGEŠLUSER

u skretanje by nenad katanich



**SREĆOM,
DIREKTOR
JE BIO
PODUZETAN I
AMBICIOZAN
– PUCAO JE
NA MJESTO U
TADAŠNJEM
SIZ*-U I
PRIHVATIO
IDEJU.**

U radioni za lokomotive bila je uobičajena jutarnja atmosfera. U hali s kanalom za popravak bila je čudna mješavina mirisa. Iz servisnog kanala iritantni miris izgorjelog motornog ulja miješao se sa ugodnim mirisom kave iz „bukse“ gdje su majstori kuhalili i ispijali jutarnju kavu. Dogovaralo se što će se danas raditi. U stvari, poslovođa je više kukako nego izdavao radne naloge. Kvarova imala dosta, rezervnih dijelova malo, stari majstori su stari, a mladi neiskusni a i neki i pomalo nezainteresirani. Naročito ga je iritiralo što su mladi majstori sve radili sa slušalicama u ušima. Polako, nevoljko, krenuli su na rad. Znali su da posao i tako neće pobjeći – ima ga preko mjere. Polako je ustao i stari majstor Mirko. Poslovođa je posebno cijenio ovog čovjeka. „Mirko, vi (njega je jedino oslovljavao sa „vi“) ne morate, odmorite još, za vas će naći nešto drugo da radite“ – blago mu je rekao šef. Međutim Mirko je samo odmahnuo rukom i polako krenuo za ostalima. Promrmljao je da ne želi da ga drugi izoliraju kao povlaštenog. Poslovođa je gledao da kad god može poštedi tog čovjeka. Ne samo iz razloga što je Mirko bio nekoliko godina pred mirovinu i što je imao teško bolesnu suprugu o kojoj je danonoćno skrbio, pa ponekad potpuno iscrpljen dolazio na posao. Poslovođa ga se sjeća iz vremena kada je došao na željeznici i uz rad završio za pogonskog inženjera strojarstva. Dodijeljen je u radionu gdje je radio majstor Mirko. Uživao je kao mladi inženjer raditi tim radišnim i intelligentnim čovjekom. Živo se sjeća kada mu je jednog dana Mirko pokazao, kao je sam nazvao – „polugrebenasti eingešluser“. „Drže inžinjeru, napravio sam ovaj polugrebenasti eingešluser da si olakšam i ubrzam popravak...“ Slušao ga je tada zapanjen i u nevjerica da je taj čovjek osmislio alat i tehniku koje im je ubrzalo i olakšalo servisiranje svih vrsta lokomotiva i kvarova. I sam nesiguran da je tako išta moguće i da ga „od gore“ neće ismijati, uputio se s prototipom kod direktora. Srećom, direktor je bio poduzetan i ambiciozan – pucao je na mjesto u tadašnjem SIZ*-u i prihvatio ideju. Ubrzo je radiona došla na glas po brzim i kvalitetnim popravcima. Postala je po pokazateljima najbolja u tadašnjem JŽ-u. Naravno, direktor je završio u SIZ-u a na nesreću radione na direktorsko mjesto postavljalo se uglavnom mediokritete koji na radu majstora Mirka i njegovog polugrebenastog eingešlusera napredovali u karijeri. Za samog majstora Mirku bilo bi bolje da nije izmislio polugrebenasti eingešluser. Naime, kolege su ga počeli gledati očima „da sad si samo ti pametan“. Nije bilo milosti. Iako mu se supruga razboljela, kada je trebalo ići negdje daleko na zamjenu, rekli bi - svi smo mi ovdje jednaki. Ili Mirko je najbolji pa nek' on ide u Nedodiju da im pomogne, mi možemo sami... Zaboravljujući, između ostalog, da im brzina i lakoća rada koju omogućava polugrebenasti eingešluser ostavlja vremena i snage da rade i fuš-poslove. Direktori su, naravno, o tome šutjeli i na leđima majstor Mirka i njegovog polugrebenastog eingešlusera izgradivali svoje karijere i primali nagrade za odlično vođenje poslova radione. Promjenom države tadašnji pogonski inženjer, a sadašnji poslovođa uspio je svojim inicijativom ishoditi da se majstor Mirku u nekoliko mjeseci ispati novčana nagrada. Sam Mirko od toga nije imao koristi – naime tom isplatom upao je u višu poreznu kategoriju, pa kad se zbroji na razini godine – dobio je neto manju plaću. Uglavnom u općoj besparici, nedostatku radne snage i rezervnih dijelova bez polugrebenastog eingešlusera bilo bi nemoguće imati dovoljan broj ispravnih lokomotiva. Poslovođa je stajao zamišljen na vratima bukse. Došao ga je majstor Mirko moliti da ga pusti na trenutak kući jer supruzi nije dobro. Poslovođa je blago i s razumijevanjem kimnuo i rekao: „Majstor Mirko, danas se ne morate vraćati.“ U tom trenutku mladi masitor, ljut što ga je zapao kvar gdje će se morati „nauljiti“ motornim uljem do ušiju, viknuo je majstor Mirku: „Ej, stari, donesi mi polugrebenasti eingešluser – ak' znaš što je to!“ Mirko se samo uputio šutke po polugrebenasti eingešluser, a poslovođa je samo uzdahnuo: „Mirko, Mirko završiće kao Zlata Bartl!“

***SIZ – „Samoupravna interesna zajednica“ u socijalizmu, nešto kao danas „Državna agencija“**

foto: Nebojša Gojković

