

VIJESTI SINDIKATA PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE

# NA ŽPERONU

LIPANJ 2020.



**ŠTO SE TRAŽILO, A ŠTO DOBILO?**

O NOVOM KU

**DA SE NIKAD NE PONOVI**

DAMIR VUČETIĆ

**OD SVOJIH OBVEZA NE BJEŽIMO**

GORDAN ŽURGA

**MALI KOLODVOR ZA VELIKU PRIČU**

LABIN DALMATINSKI

**POZNATA LICA I ŽELJEZNICA**

DRAŠKO ZIDAR

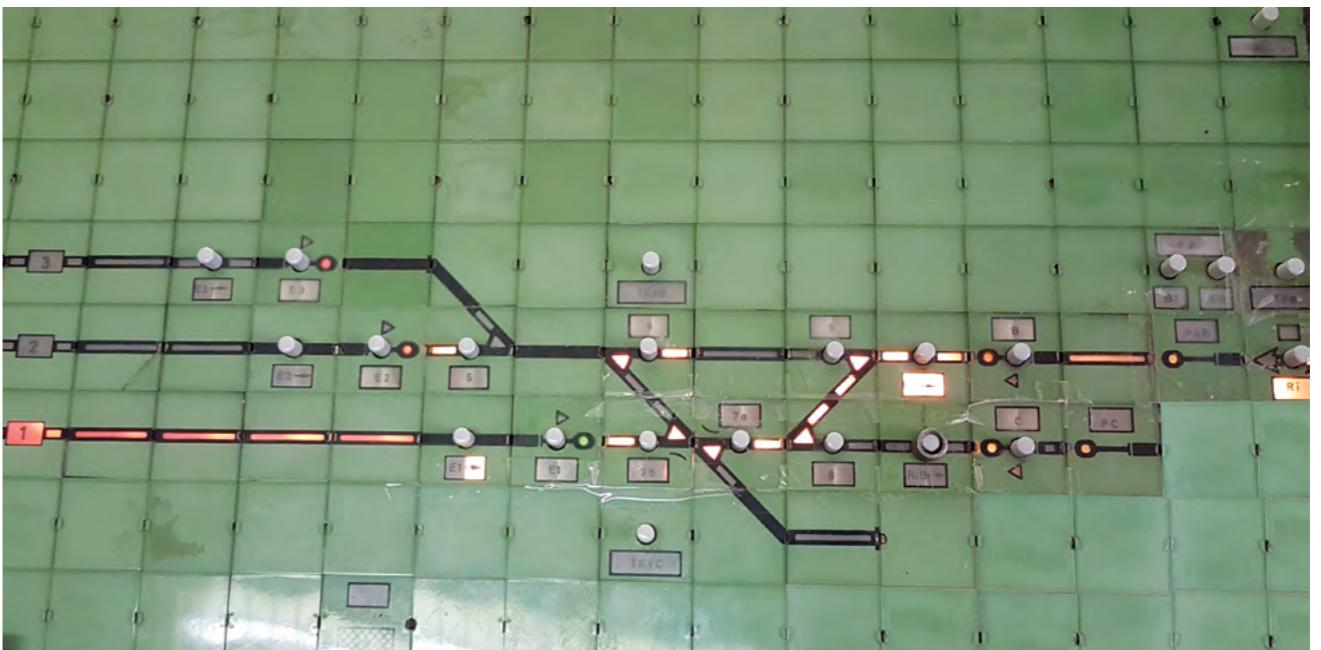


FOTO: Nebojša Gojković

# RASKOŠ BOJA



FOTO: Nebojša Gojković



## ODGODA RJEŠENJA

Danas, netom nakon potpisivanja tzv. križnog KU postaje jasnije kako postignuti kompromis oko sadržaja zbog signala iz gospodarskih prilika u okruženju nije jednoznačan shvaćen, ni prihvaćen. Tu ni sindikalne procjene nisu ujednačene. Jednako tako ni reakcije dijela radnika koji prave usporedbe s HŽPP i HŽ Cargom, a pri tom izostavljaju bitne elemente za uspoređivanje. U nekim istupima po društvenim mrežama nesto tolerancije i bilo kakvog sagledavanja činjenica. Govori se i piše uz puno uvreda i malo razuma. Na svim stranama.

Jasno je kako korona krizu nitko iz našeg okruženja nije mogao predvidjeti. Tako su i kolektivni pregovori vođeni s namjerom da se upornošću i strpljivim inzistiranjem dobije toliko da se pokrije višegodišnje zaostajanje u plaćama. Međutim, dogodila se svjetska kriza. Taj moment i činjenica isteka produljene primjene KU doveli su nas u poziciju da spašavamo dosegnuto, da ne dođe do primjene pravilnika o radu. Dakle korona kriza i pravilnik o radu na jednoj strani te iskazane sindikalne želje na drugoj strani. Sve vodi nekom mogućem kompromisu. A poznato je kako kompromisi nastaju kada niti jedna strana nema dovoljno snage da istaknute

ciljeve izbora argumentom snage ili kada postoji strah od nepostizanja sporazuma koji bi doveo do lošijeg rješenja.

Tijekom cijelih kolektivnih pregovora svjedočili smo „lakoći“ dogovaranja između sindikata što je opet govorilo o spremnosti na međusindikalni kompromis. Izgradilo se sindikalno povjerenje i ono se čuvalo.

Poslodavac se ovome suptilno i manje suptilno suprotstavlja uvođeci tijekom pregovora „zločeste“ prijedloge koji su pogodovali njemu ili nekom od reprezentativnih sindikata. Samo ne bi li nas razjedinio... I tako je odugovlačio... Izgubilo se vrijeme u kojem se moglo potpisati puno više i bolje.

Sad smo tu gdje jesmo: čekamo da prođu izbori, da se dimna zavjesa nad gospodarskim stanjem razgrne kako bi saznali razmjere krize koji su nam svo ovo vrijeme zamračeni.

U tim okolnostima rok važenja novog KU do 28. veljače 2021. čini se prihvatljivim vremenom u kojem ćemo testirati ono što smo govorili i ono na što smo upozoravali.

Anto Iličić

## IMPRESUM

Glavni urednik  
Anto Iličić

Novinari  
Ante Kunčić, Branko Bašić,  
Branko Marijanović, Dinko Alilović,  
Dražen Drčić, Dražen Koščak,  
Dražen Lihtar, Ilija Arambašić,  
Darko Vurdelja, Ivica Stojak,  
Josip Tirić, Luka Serajić, Mario Grbešić,  
Nebojša Gojković, Nenad Katanić.

Fotografije: SPVH

Naslovnica:  
**Vlado Bošnjak**, Osijek Donji Grad

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](mailto:spvh@zg.t-com.hr)

## ŠTO SE TRAŽILO, A ŠTO DOBILO?

PIŠE: Anto Iličić

FOTO: Branimir Butković

Pregovori o novom kolektivnom ugovoru, drugi u mandatu predsjednika uprave Ivana Kršića, završili su tzv. kriznim kolektivnim ugovorom. Rezime: imamo kolektivni ugovor umjesto Pravilnika o radu, ali najvažniji sindikalni zahtjevi nisu ostvareni, nisu se ispunila očekivanja zaposlenih i nastavilo se zaostajanje u plaćama za ostalim željezničkim sektorom.

Zašto krizni kolektivni ugovor? Svaki se kolektivni ugovor sklapa u nekim povoljnim ili nepovoljnim okolnostima i njegov je sadržaj određen tim okolnostima. Stari je kolektivni ugovor sklopljen u okolnostima izlaska iz krize hrvatskog gospodarstva, uvrijeme očitog oporavka gospodarstva ali iskorišten je manevr kojim je poslodavac dobio što je htio, a potpisnici su svojim potpisima omogućili zadržavanje radnika bez pripadajućeg povećanja. U međuvremenu, spomenute su se okolnosti promijenile nabolje, ali ta činjenica u kolektivnom ugovoru iz 2016. ostala je nevidljiva. Kolektivni pregovori Zza novi KU započeli su u obećavajućim okolnostima: izborna

godina, gospodarstvo raste... Ali dogodila se korona. U okolnostima korona krize koja je pogodila cijeli svijet jasno je da se nije moglo više. Tu činjenicu ne može nitko osporiti.

I to je okolnost zbog koje se nije udovoljilo ni jednom od važnijih sindikalnih zahtjeva. Do 28. veljače 2021. godine zaposlenici u HŽI ne mogu očekivati poboljšanje materijalnog položaja. Zadržat će se uspostavljeni nepravedni odnosi među plaćama ugovorenim poznatom manipulacijom s najavom štrajka 2016. godine. Većina nezadovoljnih radnika HŽI s pravom spominje kako povećanja plaća nije bilo od 2007. godine, ali manje su nezadovoljstvo iskazivali kolektivnim ugovorom koji je sve do nedavno bio važeći u odnosu na sadašnji revolt.

Početkom zadnjih kolektivnih pregovora upozoreni smo da uprava ima na raspolaganju 30-ak milijuna kuna za poboljšanja plaća zaposlenika. Sindikalna strana povlačila je paralelu s KU potpisanim u HŽ Putničkom prijevozu kojim su plaće i materijalna primanja radnika povećani za 14 %.

Tražili smo makar toliko. Jednako tako tražio se i način kako ugraditi paušal u cijene sata rada na način da se ne poremete dosadašnji odnosi, odnosno da realna povećanja cijena sata rada budu ujednačena. Kako se bez značajnijih dodatnih sredstava nije moglo ostvariti ciljana poboljšanja, u novi su kolektivni ugovor unijete odredbe o dodatnom plaćanju nekih poslova, a sve to rezultiralo je izračunima koji su po mišljenju sindikalne strane nosili 100-tinjak milijuna kuna, a s poslodavčeve strane 300-tinjak milijuna kuna.

U vrijeme kad je objavljen izmijenjeni Pravilnik o radu postalo je jasno koliko je važno imati kolektivni ugovor. Posebnu važnost kolektivnom ugovoru daje činjenica da se njima prava radnika mogu samo povećati u odnosu na sklopljene ugovore o radu ili pravilnik o radu, pa ih se može smatrati i temeljnim institutom ostvarivanja prava, zaštite i sigurnosti radnika u radnom odnosu. Njim reguliramo osobito važna materijalnih prava:

- raspored radnog vremena,



• reguliranje godišnjih odmora te prava na plaćeni i neplaćeni dopust,

- mjere očuvanja dostojarstva radnika (ne diskriminacijske mјere, mjere protiv mobinga, ...),
- pitanja vezana uz zaštitu na radu,
- pitanja vezana uz način rješavanja individualnih i kolektivnih sporova,
- dodaci temeljem obilježja radnika (npr. stalni dodaci na plaću temeljem godina radnog staža),
- dodaci za otežane uvjete rada (stalni ili privremeni dodaci za pojedina radna mjesta za vrijeme trajanja određenih posebnih okolnosti),
- dodaci ovisno o rasporedu radnog vremena (npr. dodaci za smjenski rad, rad nedjeljom i blagdanom itd.),
- dodaci ovisno o mjestu obavljanja radnih zadataka (npr. terenski dodaci),
- redovne prigodne isplate (npr. božićnica, regres za godišnji odmor, dar za dijete itd.),
- jednokratne izvanredne isplate (npr. jubilarne nagrade ili razne vrste pomoći zaposlenima u slučaju bolesti ili smrti u obitelji, pomoći u slučaju rođenja djeteta itd.),
- otpremnine (u slučaju otkaza može se regulirati viša razina otpremnine u odnosu na propisanu ZOR-om, ali se mogu regulirati i otpremnine kod odlaska u mirovinu),
- naknade troškova vezane uz obavljanje rada (npr. naknada troškova prijevoza na posao, naknada za odvojen život, dnevnička za službena putovanja, naknada troškova puta i smještaja na službenim putovanjima itd.)
- ostala materijalna prava (npr. uplate u treći stup mirovinskog osiguranja).

Iako je bilo kakav kolektivni ugovor bolji od nikakvog, ne može nam biti svejedno imamo li dobar ili loš kolektivni ugovor. U prošlosti je bilo trenutaka kad je bilo iznimno teško pregovarati zbog razilaženja među sindikatima. U ovim pregovorima sindikalna usuglašenost bila je velika i šteta što se dogodila kriza koja nije dala više... Poznato je kako u HŽI uz kolektivni ugovor koji je u primjeni postoji i

Pravilnik o radu. Kako je Zakonom o radu određeno da u slučaju da je neko pravo iz radnog odnosa različito uređeno ugovorom o radu, pravilnikom o radu, sporazumom sklopljenim između radničkog vijeća i poslodavca, kolektivnim ugovorom ili zakonom, primjenjuje se za radnika najpovoljnije pravo. Ovo znači da se kolektivnim ugovorom prava radnika mogu samo povećati u odnosu na Zakon o radu, ugovor o radu i druge propise. Izuzetak je u nekoliko vrlo specifičnih slučajeva koji su izričito navedeni u zakonima (npr. maksimalno dopušteni prekovremeni rad i iznos minimalne plaće).

Korisno je upozoriti na razlike između Pravilnika o radu kojega donosi poslodavac jednostrano i kolektivnog ugovora koji je plod pregovora sindikata i poslodavca. Zašto? Lako se mogu izračunati benefiti koje uživa svaki radnik HŽI temeljem kolektivnog ugovora. Za ovu priliku pripremio ih je kolega Dražen Lihtar.



FOTO: Josip Tirić

Razlike u nekim odredbama	
Pravilnik o radu	Kolektivni ugovor
Članak 45.: Preraspodjela radnog vremena je četveromjesečna. Poslodavac može sate rada preko mjeseca fonda sati ili dopisane sati do mjesecnog fonda sati prenosi u druge mjesecne unutar četveromjesečnog razdoblja rada.	Članak 57.: Preraspodjela radnog vremena je tromjesečna. Poslodavac može najviše do 12 (dvanaest) sati rada preko mjesecnog fonda sati ili 12 (dvanaest) dopisanih sati do mjesecnog fonda sati prenosi u sljedeće mjesecno razdoblje rada. Na kraju tromjesečnog razdoblja svi sati rada koji su ostvareni preko tromjesečnog fonda sati biti će plaćeni kao prekovremeni rad. Pripadajući uvećanja plaće (dodataci, osim dodatka za prekovremeni rad) za sate iz stavka 2. ovoga članka obraćunat će i platiti za mjesec u kojem su i ostvareni. Poslodavac je obavezan napraviti plan preraspodjele radnog vremena za svako razdoblje iz prethodnog stava uz popis poslova koji će se obavljati u preraspodjeli i navođenje radnika koji će biti uključeni u preraspodjeljeno radno vrijeme te vremensko razdoblje u kojem će ti radnici raditi preraspodjeljeno radno vrijeme te je dužan isti objaviti.
Članak 50.: Radnici koji rade na poslovima na kojima niti uz primjenu mjeru zaštite zdravlja i sigurnosti na radu nije moguće radnika zaštititi od štetnih utjecaja, imaju pravo na najmanje 5 (pet) tjedana, odnosno 25 (dvadeset pet) radnih dana godišnjeg odmora u kalendarskoj godini.	Članak 62.: Radnici koji rade na radnim mjestima na kojima se staz osiguranja računa s uvećanim trajanjem, radnici na poslovima s posebnim uvjetima rada, kao i radnici na poslovima na kojima ni uz primjenu mjeru zaštite na radu nije moguće zaštititi od štetnih utjecaja, te radnik donor organa imaju pravo na najmanje 30 (trideset) radnih dana godišnjeg odmora.
Članak 94.: Osnovna plaća povećava se za dodatak po osnovi navršenog radnog staža koji iznosi 0,25% (nula cijelih dvadeset pet) po godini staža. Kao broj navršenih godina radnog staža smatra se broj godina radnog staža koje je radnik navršio do konca prethodnog mjeseca, uključujući i godine s naslovom staža osiguranja s uvećanim trajanjem i posebnog staža.	Članak 144.: Osnovna plaća povećava se za dodatak po osnovi navršenog radnog staža koji iznosi 0,5% po godini staža. Kao broj navršenih godina radnog staža smatra se broj godina radnog staža koje je radnik navršio do konca prethodnog mjeseca, uključujući i godine s naslovom staža osiguranja s uvećanim trajanjem i posebnog staža.
Članak 103.: Plaća radniku uvećava se za: - rad noću 30% (trideset posto) - prekovremeni rad 30% (trideset posto) - rad nedjeljom 20% (dvadeset posto) - rad na blagdane i neradne dane utvrđene zakonom 30% (trideset posto) - rad na dan Uskrsa 30% (trideset posto)	Članak 152.: Plaća radnika uvećava se za: • rad noću 50% • prekovremeni rad 50% • rad nedjeljom 35% • rad subotom 25% • rad na blagdane i neradne dane utvrđene zakonom 50% • rad na dan Uskrsa 50% • rad prometnika vlakova na postavnici I. i postavnici II. Zagreb GK i Zagreb RK 10% • rad sa željezničkim vozilima (vagon ili lokomotiva) u pokretu, za sve sate u smjeni 5%
Članak 117.: Za vrijeme zastopa i prekida u radu bez krivnje radnika, radnik ima pravo na naknadu plaće u visini 70% (sedamdeset posto) njegove prosječne mjesecne plaće u prethodna 3 (tri) mjeseca (uračunavajući sva primanja u novcu i naravi koja predstavljaju naknadu za rad).	Članak 174.: Za vrijeme zastopa i prekida u radu bez krivnje radnika, uslijed kojeg radnik nije na radnom mjestu i ne obavlja poslove svog radnog mjeseta, radnik ima pravo na naknadu plaće u visini 85% (osamdeset pet posto) njegove prosječne mjesecne plaće u prethodna 3 (tri) mjeseca (uračunavajući sva primanja u novcu i naravi koja predstavljaju naknadu za rad), prije nastanka okolnosti koje su dovele do zastopa i prekida u radu.
Članak 108.: Za vrijeme odustnosti radnika s rada zbog bolesti na teret Poslodavca, radnik ima pravo na naknadu plaće u visini 70% (sedamdeset posto) od osnovice određene Zakonom o obveznom zdravstvenom osiguranju.	Članak 165.: Za vrijeme odustnosti radnika s rada zbog bolesti na teret Poslodavca, radnik ima pravo na naknadu plaće u visini 90% (devedeset pet posto) od osnovice određene Zakonom o obveznom zdravstvenom osiguranju.
Članak 116.: Radnik izvršnih poslova za radno vrijeme koje ne ulazi u mjesecni fond sati iz čl. 32. ovog Pravilnika ima pravo na naknadu plaće u visini njegove plaće za radno mjesto na koje je raspoređen.	Članak 173.: Sati rada radnika izvršne službe koji ne ulaze u mjesecni fond sati (liječnički pregled, primopredaja službe, redovito poučavanje) obračunavaju se cijenom sata rada radnika koji ih je ostvario, uz uvećanje od 15%.
Članak 118.: Pod službenim putovanjem radnika smatra se putovanje za potrebe Poslodavca do 30 (trideset) dana neprekidno, radi izvršavanja radnog zadatka, vezano uz radno mjesto i djelatnost Poslodavca. Radnik će na službenom putu ostvariti dnevnicu ako je mjesto određena na koje se upućuje udaljeno najmanje 30 (trideset) kilometara od mesta rada ili prebivališta odnosno uobičajenog boravišta radnika.	Članak 176.: Za svaku službenu putovanje u zemlji radi obavljanja poslova i radnih zadataka izvan mesta rada, mesta prebivališta ili uobičajenog boravišta na udaljenosti od najmanje 30 (trideset) kilometara radnik ima pravo na dnevnicu prema odluci Poslodavca najviše do propisane neoporezive vrijednosti
Članak 118.: Za višednevnu putovanja radnika na održavanju željezničkog infrastrukturnog podstavata (rad izvan radionice) uz ispostavljanje putnog naloga za te svrhe broj dnevница se utvrđuje prema ukupnom broju sati provedenih na putu u toku mjeseca podijeljeno sa 24 (dvadeset četiri) sata.	Članak 161.: Radnici na održavanju gradevinskih i elektrotehničkih postrojenja kada obavljaju posao izvan radionice do udaljenosti 30 km, uz svakodnevni povratak kući, ostvaruju pravo na dodatak plaće u visini 25% na cijenu sata rada, za te sate.
Članak 122.: Radnik koji pri obavljanju poslova po nalazu Poslodavca koristi vlastito vozilo, ima pravo na naknadu u visini 2/3 (dvije trećine) neoporezivog iznosa naknade utvrđene posebnim propisom.	Članak 180.: Radnik koji pri obavljanju poslova po nalazu Poslodavca koristi vlastito vozilo, ima pravo na naknadu u visini neoporezivog iznosa naknade utvrđene posebnim propisom.
Članak 123.: Radnik ima pravo na naknadu troškova prijevoza na posao i s posla u iznosu koji odgovara cijeni mjesecne pokazne karte za mjesni prijevoz prema mjestu prebivališta odnosno boravištu radnika, a ukoliko u mjestu prebivališta odnosno boravištu radnika nije organiziran mjesni prijevoz naknada troškova prijevoza se utvrđuje u visini cijene mjesecne karte mjesnog prijevoza najbližeg mjeseta u kojem je taj prijevoz organiziran. Naknada iz prethodnog stava ovog članka isplaćuje se mjesечно najkasnije do 15. (petnaestog) u mjesecu za prethodni mjesec. Pravo na naknadu iz stavka 1. ovog članka ostvaruje radnik koji je u toku mjeseca za koji se isplaćuje naknada radio najmanje 10 (deset) dana. Naknada iz stavka 1. ovog članka ne isplaćuje se za mjesec prosinac.	Članak 181.: Radnik ima pravo na naknadu troškova prijevoza na posao i s posla u iznosu koji odgovara cijeni mjesecne pokazne karte za mjesni prijevoz prema mjestu prebivališta odnosno boravištu radnika, a ukoliko u mjestu prebivališta odnosno boravištu radnika nije organiziran mjesni prijevoz naknada troškova prijevoza se utvrđuje u visini cijene mjesecne karte mjesnog prijevoza najbližeg mjeseta u kojem je taj prijevoz organiziran. Naknada iz prethodnog stava ovog članka isplaćuje se mjesечно najkasnije do 15. (petnaestog) u mjesecu za prethodni mjesec. Pravo na naknadu iz stavka 1. ovog članka ostvaruje radnik koji je u toku mjeseca za koji se isplaćuje naknada radio najmanje 10 (deset) dana. Naknada iz stavka 1. ovog članka ne isplaćuje se za mjesec prosinac.

Članak 124.: Poslodavac može, sukladno svojim finansijskim mogućnostima, isplatiti jednokratni dodatak na platu (regres) u iznosu od kn 400,00 najkasnije do konca listopada u godini za koju se regres isplaćuje, a prema dinamici koju utvrdi Poslodavac.	Članak 184.: Poslodavac se obvezuje da će za vrijeme važenja ovog Ugovora radnicima isplaćivati jednokratni dodatak na platu (regres) u iznosu od kn 400,00 najkasnije do konca listopada u godini za koju se regres isplaćuje, a prema dinamici koju utvrdi Poslodavac.
Članak 125.: Poslodavac može na temelju svoje odluke, sukladno svojim finansijskim mogućnostima, u mjesecu prosinac tekuće godine isplati božićnicu do visine neoporezivog dijela primanja za tu svrhu.	Članak 185.: Poslodavac se obvezuje da će za vrijeme važenja ovog Ugovora radnicima isplaćivati Božićnicu u mjesecu prosinac tekuće godine u iznosu od kn 1.200,00.
Članak 126.: Poslodavac može, sukladno svojim finansijskim mogućnostima, isplatiti uskrsnicu u visini utvrđenoj odlukom Poslodavca.	Članak 186.: Poslodavac se obvezuje da će za vrijeme važenja ovog Ugovora radnicima isplaćivati Božićnicu u mjesecu prosinac tekuće godine u iznosu od kn 1.200,00.
NEMA	Članak 187.: Radnik ima pravo na kunki dar za svako dijete koje do 31. prosinca tekuće godine navršava 15 (petnaest) godina života. Pravo iz stavka 1. ovog članka, sukladno finansijskim mogućnostima Poslodavca, ostvaruje i roditelj dijeteta s težim smetnjama u razvoju, bez obzira na dijetetu dob.
Članak 127.: Radnik kojem Poslodavac otkazuje ugovor o radu nakon 2 (dvije) godine neprekidnog rada, osim ako se ugovor o radu otkazuje iz razloga uvjetovanog ponasanjem radnika, ima pravo na otpremninu u iznosu 1/3 (jedne trećine) prosječne plaće isplaćene radniku za 3 (tri) mjeseca prije prestanka ugovora o radu, za svaku navršenu godinu rada kod Poslodavca uračunavajući i staz osiguranja s uvećanim trajanjem i poseban staz ostvaren u Domovinskom ratu. Ukupan iznos otpremnine iz prethodnog stava ovog članka ne može biti veći od 6 (šest) prosječnih mjesecnih plaća koje je radnik ostvario u 3 (tri) mjeseca prije prestanka ugovora o radu.	Članak 188.: Radnik kojem Poslodavac otkazuje ugovor o radu nakon dvije godine neprekidnog rada, osim ako se ugovor o radu otkazuje iz razloga uvjetovanog ponasanjem radnika, ima pravo na otpremninu u iznosu 1/3 (jedne trećine) prosječne plaće isplaćene radniku za 3 (tri) mjeseca prije prestanka ugovora o radu, za svaku navršenu godinu rada u HŽ uračunavajući i staz osiguranja s uvećanim trajanjem i poseban staz ostvaren u Domovinskom ratu.
NEMA	Članak 189.: Radnik kojem Poslodavac otkazuje ugovor o radu nakon 10 (deset) godina, a potom za svakih navršenih 5 (pet) godina radnog staza ostvarenog u HŽ Infrastrukuri d.o.o. U radni staz računa se staz osiguranja s uvećanim trajanjem i posebni staz ostvaren u Domovinskom ratu. Nagrada za vjernost isplaćuje se u mjesecu u kojem radnik ispunjava uvjete za jubilarnu nagradu u visini neoporezivog iznosa utvrđenog propisima o porezu na dohodak. Odlukom Uprave Društva utvrđen će se visina nagrade za vjernost Društva za radni staz ostvaren u trajanju preko 40 (četrdeset) godina.
Članak 131.: U slučaju smrti radnika njegova obitelj ima pravo na troškove sahrane u visini neoporezivog dijela iznosa utvrđenog propisima o porezu na dohodak.	Članak 192.: Radnik ima pravo na nagradu za vjernost Društvu nakon navršenih 10 (deset) godina, a potom za svakih navršenih 5 (pet) godina radnog staza ostvarenog u HŽ Infrastrukuri d.o.o. U radni staz računa se staz osiguranja s uvećanim trajanjem i posebni staz ostvaren u Domovinskom ratu. Nagrada za vjernost isplaćuje se u mjesecu u kojem radnik ispunjava uvjete za jubilarnu nagradu u visini neoporezivog iznosa utvrđenog propisima o porezu na dohodak.
NEMA	Članak 193.: Radnik ima pravo na jednokratnu pomoć u slučaju smrti člana uže obitelji. Članom uže obitelji smatraju se: bračni, izvanbračni drug, životni partner, roditelji i dječa. Visina pomoći utvrđuje se u visini neoporezivog dijela iznosa utvrđenog propisima o porezu na dohodak.
Članak 139.: Prije redovitog otkazivanja uvjetovanog ponasanjem radnika, Poslodavac je dužan radniku pisano upozoriti na obvezu iz radnog odnosa i ukazati mu na mogućnost otkaza u slučaju nastavka povrede te obveze, osim ako postoje okolnosti zbog kojih nije opravданo očekivati od Poslodavca da to učini. Pisano upozorenje iz stavka 1. ovog članka prestaje važiti istekom 2 (dvije) godine od dana kada je radniku navedeno upozorenje dostavljeno, nakon čega se briše iz kadrovske evidencije.	Članak 195.: Radnik ima pravo na jednokratnu pomoć u slučaju požara, poplave, potresa ili drugih uzroka čija je posljedica gubitak osnovnih uvjeta za život radnika i članova njegove obitelji, u slučaju kada radnik posljedicu ne može otkloniti sredstvima osiguranja ili drugih pomoći nadležnih tijela ili ista nisu dovoljna.
NEMA	Članak 92.: Prije redovitog otkazivanja uvjetovanog ponasanjem radnika, Poslodavac je dužan radnika pisano upozoriti na obvezu iz radnog odnosa i ukazati mu na mogućnost otkaza u slučaju nastavka povrede te obveze, osim ako postoje okolnosti zbog kojih nije opravданo očekivati od Poslodavca da to učini. Kada se radniku izda upozorenje, njegov rad posebno će nadzirati neposredni rukovoditelj sljedećih 60 (šezdeset) dana. Pisano upozorenje iz stavka 1. ovoga članka briše se iz kadrovske evidencije istekom 1 godine od dana kada je radniku navedeno upozorenje dostavljeno.
Članak 123.: Izvršni radnik privremeno se na mjestu dogadaja udaljava od obavljanja tih poslova ukoliko: • pokuša obavljati ili ako obavlja svoje poslove, a očito je umoran ili bolestan ili je u takvom psihičkom stanju ili pod utjecajem alkohola, opojnih droga ili psihotropnih tvari da poslove nije sposoban obavljati • se na propisani način utvrdi da pokušava obavljati ili obavlja svoje poslove, a ima alkohola, opojnih droga ili psihotropnih tvari u organizmu • odbije pristupiti ispitivanju ima li alkohola, opojnih droga ili psihotropnih tvari u organizmu • obavlja poslove dulje od dopuštenog radnog vremena 5. se osnovano sumnja da je nepažnjom ili na koji drugi način prouzročio izvanredni dogadaj.	Članak 89.: Prije poslovno ili osobno uvjetovanog otkazivanja poslodavac će razmotriti mogućnost zapošljavanja radnika na drugim poslovima odnosno obrazovanja ili sposobljavanja radnika na drugim poslovima uz savjetovanje sa radničkim vijećem ili sindikalnim povjerenikom u funkciji radničkog vijeća Kriteriji za utvrđivanje viška radnika propisani su Prilogom 3 Radno pravna zaštita radnika od poslovno uvjetovanih otkaza ovog Ugovora.
Članak 122.: Izvršni radnik privremeno se na mjestu dogadaja udaljava od obavljanja tih poslova ukoliko: • pokuša obavljati ili ako obavlja svoje poslove, a očito je umoran ili bolestan ili je u takvom psihičkom stanju ili pod utjecajem alkohola, opojnih droga ili psihotropnih tvari da poslove nije sposoban obavljati • se na propisani način utvrdi da pokušava obavljati ili obavlja svoje poslove, a ima alkohola, opojnih droga ili psihotropnih tvari u organizmu • odbije pristupiti ispitivanju ima li alkohola, opojnih droga ili psihotropnih tvari u organizmu • se osnovano sumnja da je nepažnjom ili na koji drugi način prouzročio izvanredni dogadaj • se osnovano sumnja da je izbjegnuti izbjegnute sudare s preprekama unutar slobodnog profila • se osnovano sumnja da je nepravovremeno zaštitio črp.	Članak 123.: Izvršni radnik privremeno se na mjestu dogadaja udaljava od obavljanja tih poslova ukoliko: • pokuša obavljati ili ako obavlja svoje poslove, a očito je umoran ili bolestan ili je u takvom psihičkom stanju ili pod utjecajem alkohola, opojnih droga ili psihotropnih tvari da poslove nije sposoban obavljati • se na propisani način utvrdi da pokušava obavljati ili obavlja svoje poslove, a ima alkohola, opojnih droga ili psihotropnih tvari u organizmu • odbije pristupiti ispitivanju ima li alkohola, opojnih droga ili psihotropnih tvari u organizmu • se osnovano sumnja da je nepažnjom ili na koji drugi način prouzročio izvanredni dogadaj • se osnovano sumnja da je izbjegnuti izbjegnute sudare s preprekama unutar slobodnog profila • se osnovano sumnja da je nepravovremeno zaštitio črp.



## U SUSRET PERIODIČNOJ PROVJERI ZNANJA IZVRŠNIH RADNIKA

PŠE: SPVH  
FOTO: Nebojša Gojković

Dopis Upravi HŽI, 4. lipnja 2020.

**predmet:** Nacrt Operativnog plana provedbe redovite provjere znanja izvršnih radnika HŽ Infrastrukture d.o.o. u 2020. godini - primjedbe SPVH

Poštovani,

u tijeku je donošenje Operativnog plana provedbe redovite provjere znanja izvršnih radnika HŽ Infrastrukture d.o.o. u 2020. godini na temelju Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava, Pravilnika o stručnom osposobljavanju izvršnih radnika željezničkog sustava (Pravilnik RH-643) te Pravilnika HŽI-644.

Odsamog donošenja Pravilnika HŽI-644 upozoravamo na njegovu manjkavost te neprovedivost u praksi. Izmjene i dopune koje su donesene nisu u bitnoj

mjeri otklonile manjkavosti, a na što svakodnevno upozoravaju i stručne službe na terenu (instruktori prometa, školski instruktori) kao i sami izvršni radnici.

Posljedica lošeg Pravilnika HŽI-644 je i namjera donošenja Operativnog plana provedbe redovite provjere znanja izvršnih radnika HŽ Infrastrukture d.o.o. u 2020. godini, kojom bi se propisala pisana i usmena provjera znanja izvršnih radnika u periodu od 7. rujna 2020. do 18. prosinca 2020. godine. Za usporedbu dosadašnja redovita provjera znanja provodila se samo usmenim putem i bila je obavljena u jednom mjesecu.

Prije svega ističemo nekoliko činjenica. Pravilnik o stručnom osposobljavanju izvršnih radnika željezničkog sustava (Pravilnik RH-643), a kojega je donio nadležni ministar i na osnovu kojega je donesen naš interni akt Pravilnik HŽI-644, nigdje nije propisao da se provjera

znanja obavlja pisanim i usmenim putem. Nije potrebo, pogotovo u vrijeme finansijske krize, da si sami otežavamo finansijski i organizacijski provedbu propisane provjere znanja. Ispitna povjerenstva se sastoje većinom od četiri člana i oni su četiri mjeseca izvučeni iz redovitih procesa rada. Također, sam dolazak izvršnih radnika u mjesta testiranja, prvo na pismenu, a zatim usmenu provjeru znanja znatno otežava raspored rada po pojedinim radnim mjestima.

Kao pripremu za redovitu provjeru znanja izvršnih radnika sastavljen je Katalog ispitnih pitanja koji u pojedinim elementima nemaju nikakve poveznice sa pojedinim radnim mjestima. U prilogu ovog dopisa dostavljamo Vam neka pitanja za radna mjesta izvršnih radnika iz Sektora za promet, a isti takav slučaj je za izvršne radnike u Sektoru održavanja. U Katalogu ispitnih pitanja za radna mjesta iz Sektora za promet su pitanja iz pravilnika RH-317, RH-301,

HŽI-314, HŽI-315, RH-405 HŽI-400, HŽI-427, HŽI-403, HŽI-430, HŽI-475, HŽI-476, koja po okvirnom planu i programu poučavanja izvršnih radnika HŽ Infrastrukture d.o.o. nisu predviđena za redovito poučavanja i obradu.

Kod sastavljanja pitanja čini se da su se autori vodili namjerom da kandidate dodatno zbune te navedu na netočne odgovore na način da se u pojedinim pitanjima krije jedan točan odgovor, ponegdje dva a ponegdje nema točnih odgovora. Trebamo li trikovima eliminirati kandidate ili nam je svima cilj da su radnici poučeni i stručno osposobljeni za uredan i siguran rad? Očekujemo da se ispitna povjerenstva dodatno upozore na navedene činjenice i da se pitanja odnose na opis poslova pojedinog radnog mjestu na kojem kandidat radi.

Sustav bodovanja je, najblaže rečeno „zanimljiv“, citiram: „Redovita provjera znanja provodi se pisanim provjerom znanja (ispitom) grupe izvršnih radnika i usmenom provjerom znanja svakog izvršnoga radnika koji zadovolji bodovni prag

pisane provjere znanja. Pisani ispit redovite provjere znanja sastoje se od 40 pitanja. Svako pitanje nosi 5 bodova što znači da izvršni radnik na pisanim ispitom može ostvariti maksimalno 200 bodova.

Svakim točnim odgovorom na pitanje ostvaruje se 5 bodova (+5), a svakim netočnim odgovorom na pitanje oduzima se 5 bodova (-5). Izostavljanje odgovora na pitanje (neodgovoreno pitanje) bude se s 0 bodova.“

Ovdje napominjemo da isti broj bodova nose i već spomenuta pitanja iz pravilnika koja se ne obrađuju za pojedina radna mjesta. Može li jednak broj bodova za prometnika vlakova nositi pitanje iz domene održavanja i prometa, a isto takvo pitanje bi mogli postaviti i za izvršne radnike održavanja. Treba li uopće komentari na ovakav način bodovanja?

Na kraju ćemo spomenuti i moguće probleme na koje upozoravaju i autori Operativnog plana provedbe redovite provjere znanja izvršnih radnika HŽ Infrastrukture d.o.o. u 2020. godini sa koronavirusom. Planirani način najprije pisane,

a nakon toga i usmene provjere znanja znatno može pridonijeti širenju eventualne epidemije, te ugrozi zdravlja kako izvršnih radnika tako i ispitivača.

Koristimo priliku ukazati Vam da je ovakav način provedbe redovite provjere znanja izvršnih radnika jedinstven u našem okruženju.

Tražimo da se hitno pristupi izmjeni Pravilnika HŽI-644 u kojem bi se propisala provjera znanja samo usmenim putem.

Prije zakonom predviđene procedure obaveznog savjetovanja tražimo održavanje sastanka na kojem bi Vam dodatno pojasnili naše tvrdnje. Molimo da vodite račune o opsežnosti materijala i vremenu potrebnom za provedbu predloženih promjena i zakažete sastanak u najkraćem mogućem roku.

Prilog:

- Primjer nelogičnih pitanja iz Kataloga ispitnih pitanja za radna mjesta izvršnih radnika Sektora za promet.



## Pitanja za prometnike vlakova:

- Koji su elementi gornjeg ustroja?
- Što podrazumijeva održavanje donjeg ustroja?
- Tko smije i što se smije graditi u pružnom pojusu?
- Prema pravilniku što je sastavni dio donjeg ustroja?
- Čemu služi sustav drenaža?
- Što se podrazumijeva pod održavanjem drenaža?
- Koje kontrole se provode kod sustava odvodnje?
- Koja je uloga odvodnih jarkova?
- Što je kontrola stanja tunela i na što je bitno obratiti pažnju kod vizualnog pregleda tunela u zimskom periodu?
- Šta je zidna daska i čemu ona služi?
- Šta je ŽAT?
- Gdje se u pravilu smješta uređaj registrofona?
- Kojom tipkom se isključuje akustični alarm na jedinici daljinske kontrole registrofona?
- Tko rukuje uređajem registrofona?
- Kako izgleda jedinica daljinske kontrole registrofona?
- Pod čijim nadzorom je uređaj registrofona?
- Tko po nastanku bilo kojega svjetlosnog alarma jedinice daljinske kontrole registrofona poziva radnike PRJ za održavanje SS i TK sustava, EEP i KM na intervenciju?
- Što čini elektroenergetski infrastrukturni podsustav?
- Kako izgleda uzemljenje nosivih konstrukcija KM-a i na što se povezuje?
- Što je zatezno polje?
- Pitanja za nad. skretničare, skretničare, skretničare postavničare, skretničare kol. radnike, ruk. manevre, manevriste:
- Što je pružni pojus, pružni zaštitni pojus te infrastrukturi pojus?
- Tko smije i što se smije graditi u pružnom pojusu?
- Prema pravilniku što je sastavni dio donjeg ustroja?
- Što podrazumijeva održavanje donjeg ustroja?
- Kada najčešće dolazi do slijeganja kolosijeka u odnosu na vremenske uvjete?
- Koje kontrole se provode kod sustava odvodnje?
- Čemu služi sustav drenaža?
- Što se podrazumijeva pod održavanjem drenaža?
- Šta je kontrola stanja tunela i na što je bitno obratiti pažnju kod vizualnog pregleda tunela u zimskom periodu?
- Što je elektrovučna podstanica (EVP)? Općenito.
- Što je automatsko zatezanje kontaktne mreže i čemu služi?

**SINDIKAT PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE**  
UNION OF CROATIAN TRAIN DISPATCHERS

Broj: S/61-6/2020  
U Zagrebu, dana 4. lipnja 2020.

HŽ Infrastruktura – Uprava  
Ivan Kršić, predsjednik  
Darko Baraćić, član  
Nikola Ljuban, član  
Krunoslav Papić, član

Predmet: Nacrt Operativnog plana provedbe redovite provjere znanja izvršnih radnika HŽ Infrastrukture d.o.o. u 2020. godini – primjedbe SPVH

Poštovani,

u tijeku je donošenje Operativnog plana provedbe redovite provjere znanja izvršnih radnika HŽ Infrastrukture d.o.o. u 2020. godini na temelju Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava, Pravilnika o stručnom osposobljavanju izvršnih radnika željezničkog sustava (Pravilnik RH-643) te Pravilnika HŽI-644.

Od samog donošenja Pravilnika HŽI-644 upozoravamo na njegovu manjkavost te neprovjedivost u praksi. Izmjene i dopune koje su donesene nisu u bitnoj mjeri otklonile manjkavosti, a na što svakodnevno upozoravaju i stručne službe na terenu (instruktori prometa, školski instruktori) kao i sami izvršni radnici.

Posljedica lošeg Pravilnika HŽI -644 je i namjera donošenja Operativnog plana provedbe redovite provjere znanja izvršnih radnika HŽ Infrastrukture d.o.o. u 2020. godini, kojom bi se propisala pisana i usmena provjera znanja izvršnih radnika u periodu od 7. rujna 2020. do 18. prosinca 2020. godine. Za usporedbu dosadašnja redovita provjera znanja provodila se samo usmenim putem i bila je obavljena u jednom mjesecu.

Prije svega ističemo nekoliko činjenica. Pravilnik o stručnom osposobljavanju izvršnih radnika željezničkog sustava (Pravilnik RH-643), a kojega je donio nadležni ministar i na osnovu kojega je donesen naš interni akt Pravilnik HŽI-644, nigdje nije propisano da se provjera znanja obavlja pisanim i usmenim putem. Nije potrebno, pogotovo u vrijeme finansijske krize, da si sami otežavamo finansijski i organizacijski provedbu propisane provjere znanja. Ispitna povjerenstva se sastoje većinom od četiri člana i oni su četiri mjeseca izvučeni iz redovitih procesa rada. Također, sam dolazak izvršnih radnika u mjestu testiranja, prvo na pismenu, a zatim usmenu provjeru znanja znatno otežava raspored rada po pojedinim radnim mjestima.

Kao pripremu za redovitu provjeru znanja izvršnih radnika sastavljen je Katalog ispitnih pitanja koji u pojedinim elementima nemaju nikakve poveznice sa pojedinim radnim mjestima. U prilogu ovog dopisa dostavljamo Vam neka pitanja za radna mjeseta izvršnih radnika iz Sektora za promet, a isti takav slučaj je za izvršne radnike u Sektoru održavanja. U Katalogu ispitnih pitanja za radna mjeseta iz Sektora za promet su pitanja iz pravilnika RH-317, RH-301, HŽI-314, HŽI315, RH-405 HŽI-400, HŽI-427, HŽI-403, HŽI-430, HŽI-476, HŽI-476, koja

**SINDIKAT PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE**  
OIB: 85555259238, IBAN: HR5223600001101367698  
tel.: +385 1 3783 171, fax.: +385 1 4576 007, ŽAT: 855/3171 GSM: 098/ 284-198, VPN: 74003  
e-mail: [spvhmarie@gmail.com](mailto:spvhmarie@gmail.com) [www.spvh.hr](http://www.spvh.hr)

**SINDIKAT PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE**  
UNION OF CROATIAN TRAIN DISPATCHERS

po okvirnom planu i programu poučavanja izvršnih radnika HŽ Infrastrukture d.o.o. nisu predviđena za redovito poučavanja i obradu.

Kod sastavljanja pitanja čini se da su se autori vodili načinom da kandidati dodatno zbune te navedu na netočne odgovore na način da se u pojedinim pitanjima krije jedan točan odgovor, ponegdje dva a ponegdje nema točnih odgovora. Trebamo li trikovima eliminirati kandidate ili nam je svima cilj da su radnici poučeni i stručno osposobljeni za uredan i siguran rad? Očekujemo da se ispitna povjerenstva dodatno upozore na navedene činjenice i da se pitanja odnose na opis poslova pojedinog radnog mjestu na kojem kandidat radi.

Stav bodovanja je „najblaže rečeno, zanimljivo“, citiramo:

„Redovita provjera znanja provodi se pisanim provjerom znanja (ispitom) grupa izvršnih radnika i usmenom provjerom znanja svakog izvršnog radnika koji zadovolji bodovni prag pisane provjere znanja. Pisani ispit redovite provjere znanja sastoji se od 40 pitanja. Svako pitanje nosi 5 bodova što znači da izvršni radnik na pisanim ispitu može ostvariti maksimalno 200 bodova. Svakim točnim odgovorom na pitanje ostvaruje se 5 bodova (+5), a svakim netočnim odgovorom na pitanje oduzima se 5 bodova (-5). Izostavljanje odgovora na pitanje (neodgovoreno pitanje) boduje se s 0 bodova.“

Ovdje napominjemo da isti broj bodova nose i već spomenuta pitanja iz pravilnika koja se ne obrađuju za pojedina radna mjesta. Može li jednak broj bodova za prometnika vlakova nositi pitanje iz domene održavanja i prometa, a isto tako pitanje bi mogli postaviti i za izvršne radnike održavanja. Treba li uopće komentar na ovakav način bodovanja?

Na kraju čemo, spomenuti i moguće probleme na koje upozoravaju i autori Operativnog plana provedbe redovite provjere znanja izvršnih radnika HŽ Infrastrukture d.o.o. u 2020. godini sa koronavirusom. Planirani način najprije pisane, a nakon toga i usmene provjere znanja znatno može pridonijeti širenju eventualne epidemije, te ugrozi zdravlju kako izvršnih radnika tako i ispitivača. Koristimo priliku ukazati Vam da je ovakav način provedbe redovite provjere znanja izvršnih radnika jedinstven u našem okruženju.

**Tražimo da se hitno pristupi izmjeni Pravilnika HŽI-644 u kojem bi se propisala provjera znanja samo usmenim putem.**

Prije zakonom predviđene procedure obaveznog savjetovanja tražimo održavanje sastanka na kojem bi Vam dodatno pojasnilo naše tvrdnje. Molimo da vodite računa o opsežnosti materijala i vremenu potrebnom za provedbu predloženih promjena i zakaželete sastanak na najkraćem mogućem roku.

Prilog:

- Primjer neologičnih pitanja iz Cataloga ispitnih pitanja za radna mjesta izvršnih radnika Sektora za promet.

S poštovanjem,

Srećo Stjepić, dopredsjednik

**SINDIKAT PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE**  
OIB: 85555259238, IBAN: HR5223600001101367698  
tel.: +385 1 3783 171, fax.: +385 1 4576 007, ŽAT: 855/3171 GSM: 098/ 284-198, VPN: 74003  
e-mail: [spvhmarie@gmail.com](mailto:spvhmarie@gmail.com) [www.spvh.hr](http://www.spvh.hr)



**GORDAN ŽURGA**  
bivši predsjednik uprave HŽ Cargo

# OD SVOJIH OBVEZA NE BJEŽIMO

PIŠE: Branimir Butković  
FOTO: Branimir Butković

**Stjecajem okolnosti, predsjednik Uprave HŽ Carga Gordan Žurga svoj je posljednji intervju dao za časopis „Na peronu“. Nakon dvije godine provedene na funkciji predsjednika Uprave, Gordan Žurga je odlukom ministra Olega Butkovića smijenjen 28. travnja. Za našeg sugovornika, a i za nas, posve neočekivano.**

Bivši direktor Uprave HŽ Carga, Gordan Žurga, dao je u vrijeme svog mandata svega dva veća intervjuja. Prvi je objavljen u časopisu „Lider“, a drugi nakon njegove smjene - zbog kako je obrazložio ministar Butković „loših rezultata“ - objavljuje



časopis „Na peronu“. Vjerujem kako će neovisno o činjenici da se radi o „bivšem“ predsjedniku Uprave, ovaj razgovor biti zanimljiv našim čitateljima pošto iz drugačije perspektive prikazuje stanje u HŽ Cargu i odnose tog društva i HŽ Infrastrukture.

Gordan Žurga na rukovodećim pozicijama u sustavu HŽ Carga je od kraja 2015. godine, a 15. ožujka 2018. godine predsjednik je i jedini član Uprave HŽ Carga. O tome kakvo je stanje zatekao u poduzeću nije želio previše govoriti:

- „Zatekli smo što smo zatekli i to je najbolje tako ostaviti. U rujnu 2018. smo fuzionirali AGIT i HŽ Cargo. Prema Odluci Vlade RH, radionice u Čakovcu

i Slavonskom Brodu pripojene su „Održavanju vagona“. Ono što smo mi pokušali učiniti je da se u potpunosti orientiramo prema tržištu.“

Od 2007. te kasnije od 2013. u uvjetima tržišne utakmice prijevoz HŽ Carga se konstantno smanjivao. Tako je 2007. prevezeno 18 milijuna tona tereta, a deset godina kasnije 8,7 milijuna tona.

- „Naš je cilj bio stabilizirati poslovanje na 50 posto prevezeni tereta i 60 posto ntkm. Prognoze mnogih bile su da u tome nećemo uspjeti, a rezultati za 2018. i 2019. godinu se kreću od 48 - 52 posto i pokazuju da smo ipak uspjeli. Teško, ali jesmo.“

Kada se govori o HŽ Cargu, među



više manje svim strukturama, uvijek se postavlja pitanje duga koji ta firma ima prema HŽ Infrastrukturni.

- „Obveze prema HŽ Infrastrukturni mi ne sporimo. Napravili smo plan dospjelih obveza i njihove otplate. Bitno je reći da smo od 15. ožujka 2018. da danas uprihodili 1,3 milijarde kuna. Od tog iznosa HŽ Infrastrukturni, HŽ Putničkom prijevozu, Održavanju vagona i Tehničkim servisima željezničkih vozila, platili smo 470 milijuna kuna. Podmirili smo obveze koje imamo iz Kolektivnog ugovora, pri čemu nismo podigli niti jedan kredit. Krediti iz prethodnih razdoblja nas opterećuju. Tako servisiramo kredit od 350 milijuna kuna iz 2015. godine, a

do ove godine realiziramo zajam Svjetske banke u iznosu od 41,5 milijuna eura. Istovremeno dotacija od države iznosi 40 000 kuna.

Utakvoj situaciji HŽ Cargo je video rješenje u drugačijem tržišnom organiziranju te iskustvima privatnih prijevoznika.

- „U fokusu interesa su tržište i kupac. Naši ljudi u Poslovnim područjima Prodaja i Tehnologija trebaju biti non stop dostupni. Kredit Svjetske banke uredno servisiramo, a sredstva smo uložili u restrukturiranje. Tom smo iznosu još pridodali 130 milijuna kuna vlastitih sredstava. Modernizirali smo vozni park lokomotiva i vagona i kupili dijelove za vozila. Dio neaktivnog voznog parka smo

prodali i uložili 5 milijuna kuna u popravke vozila. Uz otpremnine je iz poduzeća otišlo 300 radnika. U HŽ Cargu danas je zaposleno 1425 radnika.“

U HŽ Cargu su s namjerom „sredivanja“ poslovnih knjiga rasčistili bilance Računa dobiti i gubitaka.

- „Mi od svojih obveza ne bježimo. No očekujemo da se dovrši proces ASSET upavljanja imovinom kako bise vidjelo stanje s nekretninama. Uz ovu zgradu mi imamo samo Logistički centar Ploče i industrijski kolosijek DIOKI. Kada Ministarstvo, pomorstva, prometa i infrastrukture i Svjetska banka naprave podjelu imovine, vjerujem da će u tome udio imati i HŽ Cargo i HŽ

**Putnički prijevoz.** Nakon toga će se vidjeti stanje prava i obveza prema HŽ Infrastrukturi."

Tokom 2017. godine HŽ Cargo je prevezao 8,7 milijuna ntkm i ostvario prihod u iznosu od 529 milijuna kuna. Proteklo, 2019. godine prevezeno je 6,9 milijuna ntkm i ostvaren je prihod od 520 milijuna kuna:

- „Uz gotovo 2 milijuna tona manji rad, ostvarili smo gotovo isti prihod. To govori da smo radili „profitabilniju“ robu i optimalnije upravljali našim kapacitetima. Naša je zarada 0,038 eura po toni robe. Kao i ostali prijevoznici prevozimo tzv. „blok vlakove“, a udio intermodalnog prijevoza smo sa 7 posto u 2017. povećali da 11 posto u protekloj godini. Intermodalni prijevoz je trend, a u kontejnerima se danas prevoze i žitarice. Na Brajdici smo u prva

tri mjeseca prevezli 26 000 TEU, a cijele 2019. ukupno 53 400 TEU. Za takav porast zasluzni su svi dionici u poslu, a uloga HŽ Carga se u toj priči ne spominje.“

Kao ključne poveznice porasta prijevoza spominju se luči i željeznički terminali na Brajdici te željeznički teretni operateri. No da bi veliki inozemni brodari došli u Rijeku, tražena je garancija nacionalnog teretnog prijevoznika da će se teret na vrijeme izvesti:

- „Sada svi voze, ali mi smo garantirali za primjerice COSCO. Pripremili smo dolazak METRANSA, ali se ispriječila pandemija. Da toga nije bilo, danas bi vozili od 2 -5 vlakova za Budimpeštu tjedno. Treba reći da je ta uspješna priča na Brajdici zasluga i naših ljudi na terenu: manevrista, dispečera, pregledača vagona,

zatim prometnika iz HŽ Infrastrukture...“

U HŽ Cargu privatne prijevoznike ne vide kao prijetnju svom poslovanju:

- „Trebamo surađivati. Privatni operatori voze od točke A do točke B, a mi smo mrežni prijevoznik i vozimo u svaku točku gdje postoji industrijski kolosijek. U budućnosti se nadam i poticajima od strane države kroz tzv PSO ugovor. Takvi ugovori postoje u susjednim državama, a odnose se na poticanje nerentabilnih teretnih linije gdje je to društveno opravданo.“ Željeznički teretni prijevoz prisutan je u svim granama industrije, a HŽ Cargo je jedan od značajnih elemenata kojima se potiče konkurentnost jadranskih luka:

- „U Rijeci smo partneri s AGCT i Lukom Rijeka. Iz Bakra zajedno

s „Transagentom“ vozimo rasute terete. Tamo se pojavio novi teret za US STEEL iz Slovačke u sklopu kojeg će se prevesti 960 000 tona ugljena i željezne rude. Iz Gospića smo kao novi teret prevezli 40 000 tona kalcita za Split. Prisutni smo u Zadru i Šibeniku i nešto manje u Pločama.“

Percepcija javnosti kako se u HŽ Cargu slabo radi, smatra g. Žurga, nije točna.

- „Mi se, u nepovoljnim uvjetima, s konkurenjom borimo na liberaliziranom tržištu. Doveli smo mlade ljudi koji su uložili puno truda i pokazali su kako se može. Nije lako, ali uspjeli smo. Uvažavaju nas nacionalni prijevoznici u okruženju i vjerujem da za nas dolaze bolja vremena.“

I na kraju spomenimo kako u vrijeme pandemije Corona virusa željeznički teretni prijevoz nije stao, i da se pokazao značaj željeznice. Treba reći kako uvjeti u kojima se radilo nisu bili normalni:

- „Može se čuti kako su teretni vlakovi vozili normalno. No treba svakako spomenuti naše ljudi koji su to omogućili. Jer u uvjetima koji nisu bili normalni, kada nije bilo nikakvog javnog prijevoza, a posao se morao odvijati, trebalo je vlastitim automobilima putovati da se zaposjednu radna mjesta. Mi nismo niti jedan sat stajali. Poštivali smo odluke Nacionalnog stožera civilne zaštite, a imali smo i svoj krizni stožer. U prva tri mjeseca naš je prihod bio manji, no sve terete koje smo trebali mi smo izvezli. Ipak u prva tri mjeseca naši su prihodi bili 18 posto manji.



## DRAŽEN LIHTAR



# DRAŽEN LIHTAR

dopredsjednik SPVH

„Kako želite da ljudi vama čine, tako činite i vi njima“  
(Lk 6, 31)

RAZGOVARAO: Anto Iličić  
FOTO: Anto Iličić

**R**oden je osmog dana, osmog mjeseca godine 1962. u Varaždinu. Tu je završio osnovnu školu i dvije godine srednje škole općeg usmjerenja, po tadašnjem obrazovnom sustavu, da bi dvije završne godine pohađao u Željezničkom obrazovno centru u Zagrebu obrazujući se za prometno transportnog tehničara. Po završetku obrazovanja počinje raditi u kolodvoru Varaždin kao prometnik vlakova do 1998. godine kada prelazi na radno mjesto pomoćnika šefa kolodvora. Od 2008. godine imenovan je sindikalnim povjerenikom u funkciji radničkog vijeća u Područnoj radnoj jedinici prometa Sjever i tada prelazi na profesionalni sindikalni rad. Na izborima za sindikalne dužnosnike ove godine podnio je kandidaturu za dopredsjednika SPVH na koju je i izabran. Oženjen je i živim u Turčinu, nedaleko Varaždina u obiteljskoj kući. Od prije dvije godine ima životnu ulogu kojom se ponosi – postao je djed unuku Jakovu i unuci Zari. Ukratko, to je naš sugovornik Dražen Lihtar.

**Nedavno si izabran u Centralu Sindikata prometnika vlakova Hrvatske. Jesu li se slegli dojmovi?**

Još uvijek mi je vrijeme prilagodbe novoj sredini, novim uvjetima rada, putovanju, tempu rada. Tempo je dinamičan, svaki čas se događa nešto novo, s terena, iz podružnica pristižu pitanja, traže se rješenja nastalih problema. Dobro je što članovi Centrale SPVH o svim problemima ili događanjima daju informaciju odmah, cjelovito i korektno. O istom se povede rasprava da se čuju sva razmišljanja i daje se prilika da svatko u Centrali iznese svoje stavove. Kad ste u podružnici više puta dolazite u situaciju da donosite odluke sami jer vam članovi tima podružnice iz razno raznih razloga nisu dostupni.

**Koliko si dug u sindikalnom pogonu?**

Zapravo cijeli dosadašnji radni vijek bio sam u članstvu sindikata osim jednog kratkog dijela devedesetih godina. Znači od zaposlenja u početku osamdesetih godina, pa tijekom devedesetih sve do neslaganja s tadašnjim sindikatom oko nekih pozicija i odnosa prema kolodvorskim izvršnim radnicima. Bio sam razočaran neuspjelim pokušajima ukazivanja problema i ne iskazivanjem želje da se pokrenu aktivnosti kako bi se narušeni odnosi unutar sindikata doveli u red. Nisam se mogao složiti sa aktivnim zastupanjem pojedinih struktura radnika na račun kolodvorskih radnika. Onda se pojavio naš sindikat, Sindikat prometnika vlakova Hrvatske, koji je želio promjeniti tadašnje odnose te je polako kroz godine uspješno osigurao ravnopravni položaj izvršnim radnicima Prometnih poslova prema ostalima. Osnutkom varaždinske podružnice

u četiri sam mandata bio izabran za predsjednika podružnice. Nadam se da će mi iskustvo iz rada u podružnici pomoći za rad u Centrali.

**Koje aktivnosti smatraš najuspješnijim u vašoj sindikalnoj karijeri?**

Osnutak varaždinske podružnice SPVH je definitivno uspjeh na promociji sindikata. No, bio bih neodgovoran kada bi to pripisao samo svojim zaslugama. Definitivno važnu ulogu je imao Miladin Žerajić, tadašnji tehnolog u kolodvoru Varaždin, koji je s kolegama iz Međimurja i Zaboka doveo SPVH na varaždinski teren. U to je vrijeme postojala podružnica Međimurje koju su vodili Zdravko Strahija i Neven Topolnjak, vrlo aktivni članovi čiji je sindikalni rad bio prepoznat a što je rezultiralo s povećanim brojem učlanjenja radnika s varaždinskog područja. Naravno da se iz tog razloga ukazala



BROJ 101 lipanj 2020.



potreba formiranja podružnice SPVH Varaždin koja je i zaživjela 16. 11. 2004. godine.

**Koji je bio najteži trenutak u twojoj sindikalnoj borbi, odnosno tvom sindikalnom radu?**

Nema lakih i jednostavnih sindikalnih trenutaka. Sav sindikalni rad svodi se na borbu za radnike da se osiguraju bolji uvjeti rada, bolja zaštita na radu, bolja i veća primanja, veća zaštita radnika od otkaza i da se korektno primjenjuju akti koji reguliraju te stvari. Naravno da je najteže kad pokušavaš iznaći rješenje a s druge strane naideš na nerazumijevanje i tvrde stavove. Kolektivni pregovori koji su se odvijali tijekom prošle i ove godine zbilja su bili iscrpljujući ne fizički ali psihički i mentalno.

**Jesi li tijekom svog rada doživljavao prijetnje zbog sindikalnog djelovanja?**

ne, prijetnji nije bilo ali razno raznih podmetanja dosta često. Širenje neistina i dezinformacija veliki su problem općenito u sindikalnom radu. Kad vam jedna neistina ili dezinformacija krene po terenu, među članstvom, jako puno energije, vremena i truda morate iskoristiti i utrošiti da bi dokazali istinu i pravu informaciju. Informirani o svim događanjima. Isto tako moraju šire sagledavati situaciju u svojoj sredini ne samo radnoj nego i životnoj. Danas član sindikata mora sagledavati kakvo je stanje na njegovom radnom mjestu, kolodvoru kakvo je stanje u njegovoj ulici, njegovom naselju, državi i sindikatu. Situaciju treba sagledavati u širem kontekstu jer onda to utječe na osobne stavove. No, isto se tako mora razmišljati kako bi osobnim doprinosom pomogao u tome svemu. Ja sebe a niti jednog od sindikalnih dužnosnika ne smatram sindikalnim uhljebom. Smatram isto uvredom iz jednog jednostavnog razloga - svaki član SPVH može se kandidirati i biti izabran na jednu od funkcija u rukovodstvu sindikata bilo podružnice ili centrale. Isto tako svaki član mora biti svjestan rada i odgovornosti koju taj položaj donosi.

**Jesi li odredio neke**

BROJ 101 lipanj 2020.

## prioritete u svom radu u Centrali SPVH?

U Centrali o tome zasad nismo konkretno razgovarali ali prioritet bi mogao biti zaštita na radu. Tu imamo velikih problema i neriješenih situacija sa zaštitnom opremom, službenom odjećom, zaštitnim cipelama, radnim uvjetima. Na tom planu postoji dosta otvorenih pitanja na kojima možemo i moramo inzistirati i pritiskati poslodavca da se pridržava Zakona o zaštiti na radu i Pravilnika o zaštiti na radu HŽI. Isto tako i ostali problemi iz radno pravnog dijela su gotovo svakodnevica pa se svi zajedno uključujemo na rješavanju i tih problema. Nije nepoznаница да се појаве i poneki problemi osobne prirode за које члан želi помоћ у rješavanju.

## Molimo te da se osvrneš na suradnju sindikata u HŽI.

Obzirom da u HŽI opstaju i rade nekoliko sindikata ovdje bi se osvrnuo prvenstveno na reprezentativne sindikate s kojima smo sudjelovali u kolektivnim pregovorima. Korektnost i povjerenje među sindikatima mora postojati jer sindikati zastupaju interese svojih članova bilo da su to članovi prometne djelatnosti, održavanja ili nadgradnje odnosno sektora podrške. Svima treba biti cilj prava radnika i poboljšanja prava bilo kroz kolektivni ugovor, pravilnik o radu ili pravilnik o organizaciji. Sindikalni rad mora biti takav da radnici prepoznaju kvalitetu rada i značaj sindikalnog djelovanja tako da razno raznim podmetanjima ne bi trebalo biti mesta ili pak na taj način skupljati sindikalne poene.

## Politička boja?

Devedesetih je plava boja bila boja ponosa i slave. Zbog te boje naši kolege iz kolodvora i radnih mjeseta bili su u potrebi ići obraniti samostalnost i slobodu naše Hrvatske. Ja sam na njih ponosan. Niti onda a niti danas nemam iskaznicu koja bi me politički označila. Crvena boja - da ali ne politička već boja našeg sindikata koja od nekada obilježava pripadnost prometu.

## Molimo povuci paralelu sa statusom izvršnih radnika u vrijeme kad ste vi počeli na željeznici i njihove današnje pozicije.

Kad sam počeo raditi 1981. godine mislim da o nekakvom posebnom statusu izvršnih radnika nije bilo riječi. Posla je bilo puno po broju vlakova teretnog prijevoza i prijevoza putnika, po pitanju manevarskog rada, po organizaciji i regulaciji prometa. Nitko tada nije vodio računa a isto tako nitko nije priznavao da su ti skretničari, nadzorni skretničari, prometnici vlakova, manevristi, vlakovode nositelji cjelokupne organizacije prometa. Kao što sam prije napomenuo bitno su bili narušeni odnosi unutar pojedinih struktura izvršnih radnika koje je naš sindikat uspio uravnotežiti. Nažalost, danas je situacija s izvršnim radnicima opet postala upitna pogotovo u sferi primanja koja su promjenama radnih vremena, smanjivanjem dodatka za noćni rad, subotom, nedjeljom i praznikom bitno umanjena. Znači da danas pojedine strukture izvršnih radnika imaju manja primanja nego unatrag desetak godina. To je nedopustivo i te radnike moramo zaštитiti kako bi imali status i primanja koja zavređuju.

## Kad usporeduješ ta



## vremena s današnjim, koje sličnosti i koje razlike u sindikalnoj borbi uočavaš?

Definitivni postoji razlika. Osamdesetih godina sindikat je bio organizacija pod lupom političkog jednoumlja te su se prava radnika donosila na nekim višim distancama savezima, izvršnim vijećima općinskim organizacijama i sl. Sindikat se bavio organizacijom izleta, sindikalnih zabava, nabavkom zimnica. Doduše i danas je to dio sindikalnih aktivnosti ali ne prioritetsnih. I danas organiziramo izlete i druženja članova, nabavku poklona za veće blagdane. Ali kao što sam rekao na početku sindikat je radio prema naputcima i zaključcima nekih viših distanci. Danas je to borba koja se očituje u direktnom „fajtu“ s poslodavcem oko svih mogućih pitanja koja su interesu članstva od zaštite na radu, uvjeta rada te ostalim najvažnijim temama kao što su plaće i druga materijalna prava, radno vrijeme, dopusti, odmori itd.

## Smatraš li da, u budućnosti, postoji mogućnost daljnje smanjivanja broja radnika?

Bez ulaganja u infrastrukturu, bez značajnijih kapitalnih zahvata i investicija iz domene održavanja i modernizacije ne vidim da postoji mogućnost smanjivanja broja izvršnih radnika. Sam broj izvršitelja koji sudjeluju u organizaciji i regulaciji prometa smanjen je na broj koji ponekad dovodi u pitanje sigurnost i urednost prometa. Poslodavac iz tog razloga prilazi opciji promjene radnih vremena u vidu skraćivanja ili uvođenje prekida na radnom mjestu. Danas se na HŽI pokrenuo, i još se uvijek pokreće, veliki investicijski ciklus izgradnje i

modernizacije pruga, kolodvora, osiguranja. Kako će se ti ciklusi odvijati tako će za neke strukture ukazati potreba smanjenja broja ali isto tako će se u nekim strukturama ukazati potreba i zapošljavanja. Naravno da je ovdje bitno planiranje broja radnika u odnosu na godine realizacije pojedinog projekta, starosnom strukturon radnika i potrebama za njihovim zbrinjavanjem ali isto tako plansko zapošljavanje visoko obrazovanih kadrova.

## Rad kod kuće dogodio se kao novost u HŽI. Je li to novi put za radnike u HŽI i Lijepoj našoj? Kakav je tvoj stav prema toj pojavi?

Mislim da su se u ovoj korona krizi radnici dobro snašli s novim uvjetima života i rada. Odluke koje su donesene u vezi mera i postupanja u kriznoj situaciji epidemije od strane stožera CZ i naše Uprave, koje smo doživljavali gledajući na pojedinim TV postajama, postale su stvarnost. Dio radnika koji je radio od kuće koristio je svoju IT opremu što nije u redu. Za buduće takve situacije trebalo bi se pripremiti i iznaci rješenja oko opskrbe radnika onih struktura unutar firme koji u takvim kriznim situacijama mogu obavljati poslove od kuće. Mislim da je to budućnost i da će poslodavci radnicima omogućiti, bez obzira na epidemiju i pandemiju ili neke druge elementarne nepogode, prelaziti na takav oblik rada.

## Ovih križnih dana proširila se glasina da će uslijed nedostatka radnika uslijediti zatvaranje kolodvora za rad.

Mislim da toga neće doći. U krizi epidemije i planiranom obustavom željezničkog prometa

na nekim prugama su odlukom prometnog sektora, a koja je donesena s osnova odluke Uprave i Kriznog stožera CZRH o postupcima i mjerama u kriznoj situaciji, ukinut je rad u pojedinim kolodvorima ili je smanjen broj izvršitelja što se kasnije pokazalo kao ishitrena odluka. Teretni promet nastavio se odvijati čak i u jačem intenzitetu pa su radnici u neke kolodvore pozivani na rad. Mislim da nedostatak radnika neće i ne smije biti razlog zatvaranja kolodvora.

#### **Kako mladim radnicima približiti potrebu za sindikalnim organiziranjem?**

Mladi novozaposleni radnici trebaju shvatiti da je dobro i korisno biti sindikalno organiziran i sindikalno aktivan jer samo na taj način možemo pritisnuti poslodavca na rješenja koja su interesu pojedinaca ili grupe radnika. Nitko neće radniku dati nešto onako

dobronamjerno jer je to njegova želja. Za svaku želju se treba izboriti a to je teško bez sindikata. Nikad se neće dogoditi da su neke odluke i rješenja dobra za sve pa se onda nezadovoljni buntovnici javljaju i prijete ispisivanjem iz članstva u sindikatu. Stav pojedenih radnika da bio on član nekog sindikata ili ne ostvarit će pravo kao i svi je zločesto i zlonamjerno prema radnicima, kolegama - članovima koji plaćaju sindikalnu članarinu. Sindikat je onoliko jak koliko su članovi spremni davati inicijative, podržavati odluke, kritizirati i sudjelovati u radu sindikata. Svesni smo da u tom radu ima uspjeha ali isto tako i neuspjeha. Za uspjeh ne treba pljesak ali za neuspjeh treba kritika i savjet a ne prijetnja ispisivanjem iz članstva.

**Potpisan je novi, krizni KU. I vi ste sudjelovali u radu pregovaračkog odbora sindikata. Kakva iskustva**

#### **nosite?**

To mi je jedan od težih trenutaka iz dosadašnjeg sindikalnog rada jer sam bio u sastavu pregovaračkog odbora našeg sindikata. Broj članova sindikata ne utječe samo na pregovaračku snagu u odnosu prema poslodavcu nego i na sposobnost utjecanja na provedbu onoga što je u procesu pregovora dogovoren. Kolektivno pregovaranje jedna je od najvažnijih aktivnosti i funkcije organizacije socijalnih partnera, a ujedno i iznimno složen te odgovoran proces. U to smo se mogli uvjeriti u ovim kolektivnim pregovorima koliko je nepredviđenih i neplaniranih faktora utjecalo na ishod. Od opstrukcije pregovaračkog odbora poslodavca, preko ministarstva do epidemije korona virusa. Naravno da nismo zadovoljni potpisanim ali u situaciji moguće prijetnje primjene Pravilnika o radu, potpisani je prijazni akt kojim se ne smanjuju dosadašnja prava.



BROJ 101 lipanj 2020.



Vjerujem da će pregovori koji se pokreću krajem godine rezultirati potpisivanjem kolektivnog ugovora na duži vremenski period, naravno sa povećanim pravima.

#### **ZNR u HŽI?**

Zaštita na radu u HŽI jednostavno rečeno ne funkcioniра u onoj mjeri u kojoj bi trebala. Niz pravila i odredbi po člancima iz akata koji reguliraju tu domenu jednostavno se ne realiziraju te mogu reći da se i zaobilaze na razno razne načine.

Kvaliteta i količina po službenoj i radnoj odjeći, osim zaštitnih cipela, ide u smjeru dovođenja u kakav takav red. Radni uvjeti u smislu održavanja radnih prostorija ne dovode se u stanje i uvjetima prema knjizi Procjene rizika koje su izrađene u svim sektorima i regionalnim jedinicama. Poslodavac je obvezan gotovo svakodnevno poboljšavati razinu zaštite na radu i uskladjavati radne postupke s promjenama u području zdravstvene zaštite te je obvezan organizirati rad tako da se smanji izloženost radnika opasnostima. Naravno da to mora pratiti kontinuirano uskladjivanje Pravilnika o zaštiti na radu HŽI, Propisnika te ostalih pravilnika i to u suradnji sa predstavnicima sindikata, povjerenicima i koordinatorima ZNR koji su u stalnom kontaktu s radnicima i znaju probleme koji se javljaju na terenu.

BROJ 101 lipanj 2020.

# UKRATKO:

**Kako biste se opisali u tri riječi?**  
Eksplozivan na nepravdu, pošten, odgovoran  
i trudim se biti iskren.

**Procjenjujete li ljudе na prvu?**  
Da ali to ne prikazujem vanjštinom, već u sebi.

**Što mislite da drugi na Vama prvo  
zapaze?**  
Godine su učinile svoje.

**Dinamo, Hajduk ili ...?**  
Pratim jedino reprezentaciju.

**Kućni ljubimac?**  
Trenutno samo mačka.

**Plešete li ponekad na kiši?**  
Nisam neki virtuoz u plesu a i ne volim kad je  
kiša.

**Omiljeno godišnje doba?**  
Jedino godišnje doba koje ne volim je zima.

**Vrijedi li za Vas uzrečica „strpljiv -  
spašen“?**  
Da, ali strpljenje treba postići.

**Blic poruka za kraj?**  
„Kako želite da ljudi vama čine, tako činite i vi  
njima“ (Lk 6, 31)





# DAMIR VUČETIĆ

prometnik vlakova u kolodvoru Ozalj

## DA SE NIKAD NE PONOVI

**Roden je, sada već davne '71 u Karlovcu gdje završava osnovnu školu. Nakon završene osnovne škole nastavlja školovanje u Zagrebu u poznatom ŽOC-u.**

**Pokojni djed Franjo bio je željezničar, desetar, nadzornik pruge na dionici Karlovac - Bubnjari, kao i dobar dio rodbine koji je radio na željeznicama.**

**Srednje obrazovanje završava '90. Prvo radno mjesto u struci ( prometnik vlakova ) bilo je u kolodvoru Jastrebarsko 1991.**

**Danas živi u Karlovcu sa suprugom Mirelom i dvoje djece, ( Borna i Tena ).**

**Smatra se iznimno sretnim čovjekom jer mu Obitelj ispunjava sav njegov život.**

**Dragovoljac i učesnik u Domovinskom ratu**

RAZGOVARAO: Željko Vukelić  
FOTO: Željko Vukelić

**Molim te da se predstaviš našim čitateljima. Kaži nam nešto o tvom željezničkom putu?**

Moje ime je Damir Vučetić, prijatelji i svi koji me poznaju zovu me Čarli. Na željeznicama sam od 1. 3. 1991. godine. Nakon završenog četverogodišnjeg školovanja za prometnika vlakova u poznatom ŽOC-u u Zagrebu, raspoređen sam u kolodvor Jastrebarsko na pruzi Karlovac - Zagreb. Kako su poslovi i trenutne situacije nalagale radio sam i u kolodvorima Horvati, Zdenčina, Draganići, Mahično, Kamanje pa čak i u Ličkoj Jesenici neposredno nakon

uspostavljanja željezničkog prometa kroz Liku, nakon oslobođenja Domovine. Bilo je raznih turbulencija u poslu, mijenjanja radnih mjesta, tako da sam radio u određenim periodima i kao telegrafista i kao skretničar. Danas radim kao prometnik vlakova u kolodvoru Ozalj.

**Sjećaš li se najvažnijeg poticaja za tvoje opredjeljenje za dolazak na željeznicu?**

Da naravno. Moj deda Franjo, bio je najvažniji poticaj, zbog nekih „nestašluka“ u djetinjstvu. Uz elektro smjer koji sam upisao u Karlovcu,

morao sam upisati i ŽOC u Zagrebu. Kako sam upao u obje škole, uz malo žešću „sugestiju“ od strane dede, ipak sam „izabrao“ Željeznički obrazovni centar u Zagrebu, jel me se željelo maknuti od „lošeg društva“. S vremenom sam zavolio željeznicu na kojoj sam 30 godina, posao koji radim i našao još bolje „loše društvo“. FALA DEDA.

**Svima nama željezničarima ti počeci su ostali u sjećanju. Što ti najviše pamtiš iz tog vremena?**

Taj poseban duh i miris željeznice iz tih dana. Ljudi su bili drugačiji,



opušteniji uz sav posao koji je bio daleko teži, obilniji, kompleksniji. Prometnik vlakova je u pravom smislu riječi bio osoba koja je morala znati, osim posla koji mu je osnovan, regulacija i organizacija prometa vlakova, i putničku i prtljažnu blagajnu, blagajnu prispjeća i otpravljanja kako kolske tako i denčane robe u unutarnjem i međunarodnom prometu, expresne pošiljke, kolske evidencije, tarife itd. itd. Tada je željezničar, koju god službu obavljao bio suradnik i kolega. Bojim se da smo danas izgubili te vrijednosti, ljudi su si unifomirali mozgove po službama, mada se i danas nađe željezničara sa velikom „Ž“ i kod mladih kolega

#### Sudionik si Domovinskog rata. Kad si se uključio?

Odmah nakon autorizacije za samostalno obavljanje poslova prometnika vlakova u kolodvoru Jastrebarsko 28. 8. 1991. godine, uspio sam upasti u ZNG što nije bilo jednostavno pošto nisam bio u JNA. Trebalo je povući neke veze kako bi što prije obukao uniformu.

Znamo da su dragovoljci Domovinskog rata dragovoljno stali o obranu Lijepa naše 1991. i 1992. prije međunarodnog priznavanja Hrvatske države. Nešto im je poslužilo kao poticaj. Što je razlog Tvojog uključenje, što Te potaklo?

Volim reći, kap koja je prelila čašu da se prijavim su bolne opetovane uzbune, tj nisu nam dali da na miru uživamo u odlazećem ljetu, glazbi, ljubavi i na kraju u pivi sa društvom ispred dućana. Pozadina je naravno dublja, ali oču reći da nije bilo nikakve mržnje nego potreba da se stane na kraj bandi koja je iz dana u dan granatirala Karlovac i vršila pokolje po okolnim okupiranim selima. Na Karlovac je dnevno padalo preko 1000 granata i zanimljivo svako je pogodila, jer je cilj bio ubiti, uništiti i razoriti. Nacionalni naboј i dio ekipe

koji je već otišao na ratište samo su olakšali i ubrzali moju odluku.

#### Kako su izgledali Tvoji prvi ratni dani?

Počeci su bili romantična zabluda. Nakon „tandžare“ zadužio sam papovku i bio najjači na svijetu. Te davne '91. svaka podružnica HSP-a je davalas petero članova u HOS, pa sam i ja upal... do slanja u postrojbu nije došlo jer nije bilo oružja. Tako nam je rečeno od nas petorice jedan je zbrisao u švabiju kad se zarokalo, nas dvojica smo upali u ZNG....a, dvojica su uspjela, i kao HOS-ovci otišli na ratište.....i..... poginuli da budemo na čisto. Bilo je u počecima zazivanja NDH-je, poglavnika i sl, jebiga mladost je to..., al čim je profučkal prvi metak kraj uha, roknula prva granata iza guzice, odneslo prvi kraj tebe nogu, onom tamo dalje ruku, veliku većinu nas je počeo boliti kurac za poglavnika, Tuđmana, NDH!! Tukli smo se protiv žgadije za ekipu, starce, djecu, cure, grad...aj malo patetike pa i za Domovinu. Nakon početnog stradavanja suboraca i sve jačeg razaranja romantika je prerasla u odlučnost da se ustraje u obrani. Učilo se u hodu.

#### Što se najdublje urezalo u Tvoja ratna sjećanja?

Apsolutno zajedništvo, kako smo se stopili u jedno biće, mlađi i stari, dečki sa sela i iz grada, raznih životnih pogleda, zanimanja i razmišljanja. BILI SMO PRAVA EKIPA.

#### Imaš li neku ratnu anegdotu?

Te 91. godine, JNA je praznila „Maršalku“ u Zagrebu i vojarnu u Jastrebarskom tako da su svi ti konvoji prelazili preko Turnja, gdje je moja ekipa držala položaj. Puni su išli prema Vojniću i tkz. Krajini pa se opet prazni vraćali prema Zagrebu i Jaski po preostalo naoružanje. Naše je bilo da prilikom provjere silnih kamiona i autobusa, priupitamo mlade vojnike JNA koji su bili vozači da li žele preći na našu stranu. Naletio

sam na mog Ličana iz Gospića, Orešković se prezivao, vozača 150-ice. Nakon kratkog nagovaranja konvoj se pokrenuo i vidio sam da je neodlučan pa sam uskočio u 150-ticu kako bi ga privolio još tih 100-njak metara do punkta gdje dalje nesmetano nastavljaju vožnju prema Zagrebu. Dečka je uhvatila panika i jednostavno je nastavio vožnju u konvoju ne zaustavljajući se na punktu. Zgrabio sam volan a pošto nisam imao vozačku uspjeli smo se zabititi u most i tako izaći iz konvoja. Dečko je, nakon što se smirio vidjevši prebjeg u zapovjedništву, dobio pivu, satnju 150-ticu a ja zadovoljstvo. Bilo je toga još ali spada u sferu SF-a i blage crne kronike

#### Koja si sve ratišta prošao?

Od početka pa do kraja rata bio sam pripadnik legendarne 110. Karlovačke brigade. Prošao sam kroz sve tri bojne, ali u najtežim danima 91/92 bio sam pripadnik 1. Bojne, 2. Satnije „Wolfovi“ koji su ime dobili po pokojnom zapovjedniku Željku Čorku -Wolfu. Od ratišta sam bio uglavnom na Turnju, prigradskom naselju kojeg su zbog opsežnog razaranja i bliskih borbi sa neprijateljem zvali „Mali Vukovar“. Bilo je tu i terena u okolini Karlovca i na kraju samo učešće u „Oluji“ na potezu prema Vojniću. Skupilo se tu 3 godine i nešto mjeseci čiste prve linije u aktivni.

#### Rat je strahota. Što Te najviše potreslo?

Stradavanje suborca i prijatelja Igora Tonklija pred Božić 91., dečka koji je jedva napunio 18 godina, a i bili smo generacijski povezani. Ne znam da li je bilo gore kada je stradao tako mlađi čovjek ili netko iza koga su ostajali žena i djeca. Ipak Igor mi je ostao u najbolnjem i najjačem sjećanju jer smo zadnju noć prije kognog terena zajedno obilazili birtije, družili se uz mladenačke gluposti, slušali istu glazbu.

#### Kako ste provodili vrijeme kada

**nisu bile trenuci borbe?**

Uglavnom u utvrđivanju linije, nešto karte i naravno povremenim spačkama spram neprijatelja sa kojima smo se svakodnevno gledali

**Divimo se i podržavamo braniteljsko jedinstvo. Kakvi su Tvoji odnosi s ljudima s kojima si bio u ratu, jesu li se stvorile neke posebne veze sa suborcima, jesu li te veze drugačije od onih prijateljstava prije rata?**

Puno ekipe koju sam poznavao prije rata otišlo je u ZNG, tako da su se ta prijateljstva samo produbila i ojačala. Za Dečke koje sam upoznao u ratu, mogu reći da smo postali veliki prijatelji sa dimenzijom koja je razumljiva samo sudionicima rata. Rukovanje sa njima prilikom povremenih susreta i druženja je svečani čin sa primjesom ponosa i sreće.

**Naša djeca ne znaju nabrojiti ni pet**

**heroja Domovinskog rata. Zašto je to tako?**

Neki čudni likovi akteri toga vremena u negativnom su kontekstu počeli skretati pažnju na sebe bacajući ljagu na braniteljsku populaciju. Naravno da je i politika za svoje igre zlorabila branitelje. Neki dan sam čitao prekrasan intervju sa umirovljenim brigadnim generalom HV-a, Živkom Zrilićem, koji je za Domovinskog rata bio zapovjednik u legendarnim Tigrovima, koji se između ostalog zapitao, što je, dakle, ostalo od države koju smo u rovovima sanjali? Ostale su uništene tvornice, u privatizaciji opljačkana poduzeća, banke u stranom vlasništvu, devastiran Brodarski institut, strancima na balu u Veroni prodana Pliva, mađarskom kapitalu isporučena INA, uništen Imunološki zavod, osiromašeni i obespravljeni radnici. A ostala su i napuštena sela, ratni profiteri i tajkuni, Borg skupina, Fimi media, korumpirani suci i političari. Oni su

nam obećali da će naša imena biti zlatnim slovima upisana u hrvatskoj povijesti, a svoja imena su upisali u vlasničke listove tvornica, banaka i trgovačkih društava. Školstvo po meni nije toliko krivo, mada ni oni nemaju jasnu sliku koliko i kako djeci prezentirati to vrijeme. Imamo mi svoje heroje one za koje zna cijela Domovina; Blago Zadro, Marko Babić, Damir Tomljanović - Gavran i mnogi drugi. Za mene su svi heroji oni samozatajnji suborci koji su branili svoje s puškom u ruci 1991 godine, stali u obranu Domovine ne znajući kakav će ishod biti. Svako mjesto selo i grad ima svoje heroje koji su među njima ili ih više nema, a zašto se o njima ne govori i piše, ja to ne znam.

**Vukovar je mjesto na čiji spomen nijedan Hrvat ne ostaje ravnodušan. Mjesto velike kalvarije hrvatskog naroda, koje je 1991. godine naprasno prestalo živjeti. Što spomen Vukovara u**

**Tebi budi?**

Ponos, tuga, razočarenje, sreća .....sve se to izmiješa na spomen Vukovara. U više navrata sam posjetio Vukovar. Prije 20 godina, točnije 2000 godine, prilikom povratka imena Dinamo, odigrana je utakmica Vukovar 1991 - Dinamo. Bilo je žestoko da ne idem u detalje. Godine 2005. od strane BBB Karlovac postavljena je spomen ploča u Vukovaru u znak zahvalnosti svim braniteljima. Na godinu obavezno idem sa Obitelji u kolonu sjećanja. Klinci su dovoljno veliki da razumiju. Nadam se da ćemo biti u koloni na 30-tu obljetnicu pada Vukovara

**Vodi li se u Lijepoj našoj brigi o ulozi i značaju onih koji su bili prvi kad je trebalo, tj. kako se gleda na hrvatske branitelje?**

Mislim da sam dosta toga rekao u ranije postavljenim pitanjima. U svakom slučaju nedovoljno, nemislim na materijalnu stranu premda je i ona ponekad prisutna, već na ljudski pristup tim ljudima. O samozatajnim preživjelim braniteljima nitko ne priča i njihova sudbina nikog ne interesira. Oni se zbog ponosa ni ne javljaju. Prema njima se vlast, odnosi kao prema mrtvacima koji još nisu pokopani osim u dnevno političke svrhe. Negdje sam pročitao da su posljedice nebrige o preživjelim braniteljima brojka od 3277 onih koji su u miru sebi oduzeli živote. Tisuće i tisuće branitelja je poslije rata, nakon povratka s bojišta, ostalo bez posla i bilo prepusteno na milost i nemilost. Mi željezničari tog vremena imali smo sreću da nas je čekalo radno mjesto.

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

Razvodnjenost braniteljskih udruga svakako ne pridonosi rješavanju problema koje opterećuju branitelje. Sama brojka od 1600 registriranih

braniteljskih udruga govori sve.

**Branitelji su opterećeni svojim problemima i većinu toga drže zaključano duboko u sebi. Jesu li i na tom planu prepušteni samima sebi?**

Svi smo u određenim trenucima i situacijama prepušteni sami sebi, svojim problemima i razmišljanjima, ali ne mislim da se to odnosi samo na branitelje. Mislim da smo tu u prednosti jer smo povezani i bolje razumijemo probleme svakodnevnicе pa se lakše otvaramo jedni drugima.

**Nakon rata vratio si se odmah na željeznicu ili ...?**

Da, nakon ispučavanja zaostalih dana godišnjeg odmora koje nisam koristio. Da, ukratko, odmah.

**Je li bilo teško uključiti se i živjeti običan život?**

Iz današnje perspektive kada gledam možda i teže nego što sam tada mislio, ali sve u svemu puno bezbolnije nego moji suborci kojima su zatvorene i srušene tvornice. Ostali su bez posla i bili prepušteni sami sebi na milost i nemilost.

**Nove generacije sve manje znaju o Domovinskom ratu i o braniteljima. Što bi im poručio?**

Da li je nekom u interesu da se što manje zna o Domovinskom ratu i o braniteljima ne vjerujem. Tu mislim na same braniteljske udruge na lokalnoj razini koje trebaju preuzeti brigu o afirmaciji o Domovinskom ratu i o braniteljima dok ih još ima. Dnevno-političke igrarije neka zanemare.

**Bojiš li se danas, sada, nečega na poslu?**

Ne. Prestao sam se dovoditi u stanja u kojima sam se trebao bojati a rada se ne bojim.

**Žališ li za nekim neispunjениm**

**snovima na nekom drugom polju, izvan željeznice?**

Ne. Kada sam 2009. godine, objavio da se ženim, jedan od mojih šefova i željezničarskih legendi Tomo Desović, rekao mi je.... E moj Čarli, dragi mi je, ufatil si zadnji vlak u zadnjem vagonu... Između ostalog moji svi snovi su ispunjeni. Sretno sam oženjenom mojom Mirelom i ponosni sam otac desetogodišnjeg Borne i devetogodišnje Tene koji su članovi Kickboxing kluba Tigar Karlovac. Odlazim u gljive kad je sezona što mi je najveća strast, ponekad na utakmicu Dinama i Repke, a kum me iščupa na neki koncert i ide sve svojim tokom. Kad smo kod klinaca moram naglasiti da Borna dijeli istu strast prema gljivama kao i ja te da je još viceprvak države u svojoj kategoriji dječaci do 36 kg, a moja princeza Tena je državna prvakinja u svojoj kategoriji point fighting, sa osvojenim međunarodnim turnirom Alpe Adria u Gratkornu u Austriji. Ponosan sam na njih i nadam se da će kroz život ploviti nekim mirnijim morima nego njihov stari.

**Poruka za kraj ovog razgovora?**  
Želio bih se zahvaliti svim kolegama koji su me durali svih ovih godina i prisjetiti se svih poginulih suboraca i kolega željezničara sa karlovačkog područja, to su: Željko Car, Marko Katić, Ivan Luketić, Tomislav Manjerović, Slavko Milatović, Josip Skočić, Ivica Zlatarić i Petar Kesić koji je poginuo na radnom mjestu prometnika vlakova kolodvora Karlovac nekoliko tjedana po povratku sa ratišta u Rujnu 1993. Neke sam osobno poznavao i bio s njima. Bili su to svi mladi dečki neki oženjeni imali žene i djecu. Neka im je vječna slava i hvala im. IPAK NA KRAJU. VRIJEDILO JE!!!  
Koristim priliku zahvaliti se i tebi Željko na upornosti da se ovaj razgovor zabilježi i objavi.

# MALI KOLODVAR ZA VELIKU PRIČU

PIŠE: Ante Kunčić  
FOTO: Ivica Stojak



Kako ispričati željezničarima interesantnu priču o bilo kojem mjestu kojemu je željeznički tek jedno od obilježja? Kako, kad često i sami željezničari za ta mjesta znaju tek kao naziv kolodvora i ništa više?

HŽ Putnički prijevoz puno poznatije i privlačnije lokalitete nije (gotovo!) nikada učinio privlačnima u obliku ponude turističkih vlakova, osim u najelementarnijem obliku. Nemamo saznanja kako je povezanost s turističkim uredima rezultirala nekom uslugom koja ima obilježe privlačenja putnika na turističke ture.

Osim turističkih, gledajući iz kuta željeznice, zanemareni su i vjerski događaji kao oblik privlačenja korisnika na putovanje upravo željeznicom. Tako u zemlji koja je katolička i u kojoj se tijekom cijele godine održavaju jednodnevni i višednevni susreti s velikim brojem vjernika nema organiziranog prijevoza vlakovima koji bi služili isključivo za prijevoz hodočasnika s tim da dolazak vlaka do krajnje točke ne znači kraj brige za njih... Centar ove priče je željeznički kolodvor Labin Dalmatinski kroz kojeg prolazi pruga M604 Oštarije - Knin - Split. Sušinski, ovdje se radi o među kolodvoru na toj pruzi. Kolodvorska zgrada je na nadmorskoj visini od 362,2 metara. Unutar zgrade, pored dva stana smješten je prometni ured i ured šefa kolodvora, prostor

čajne kuhinje i sanitarni čvor. Ispred ulaza u prometni ured dograđena je veranda za potrebe putnika. Susjedni kolodvori su mu Primorski Dolac i Kaštel Stari. Od strane kolodvora Primorski Dolac pruga je s promjenjivom usponom od najviše 20 %, a od strane kolodvora Kaštel Stari od 25 %. Kolodvor je osiguran elektro-mehaničkim blok uredajem bez izoliranog odsjeka s pouzdano zaključanim skretnicama koje su u ovisnosti s ulaznim signalima koji su likovni, jednoznačni. Na području kolodvora postoji jedan željeznički cestovni prijelaz označen prometnim znakom „STOP“ i „Andrijinim križem“.

U kolodvoru Labin Dalmatinski prometnici vlakova svoj posao obavljaju u turnusu 12/24/12/48. Tijekom smjene, osim upravljanja prometom, oni bilježe informatičke podatke o kretanju vlakova, promjeni sastava vlakova, odstupanja od reda vožnje i promjene statusa vagona. U kolodvoru dva su radna mjesta skretničara i to na bloku I i bloku II koji također rade u turnusu 12/24/12/48, ali moramo napomenuti da je na radnom mjestu skretničara na snazi "privremena" organizacija rada na način da u turnusu radi samo jedan skretničar. Nažalost ovoakav način rada traje od 2016. godine uz obrazloženje nedostatka radnika i neiskorištenosti godišnjih odmora. Radničko vijeće se ne-

davno obratilo Poslodavcu sa zahtjevom za ukidanjem privremene organizacije jer su se u međuvremenu stekli svi uvjeti za njezinim povlačenjem. Nadzornu službu obavlja šef područja (kolodvora). Sedište mu je u kolodvoru Kaštel Sućurac. Od 1. siječnja 2004. kolodvor Labin Dalmatinski zatvoren je za prijem i otpremu pošiljaka. E, sad slijedi dio priče za one koji žele znati više.

Najpoznatiji Labinjanin, porijeklom, bio je naš veliki skladatelj Zdenko Runjić. Njegovi roditelji su se upravo iz Labina Dalmatinskog odselili u vrijeme nakon Drugog svjetskog rata u okolicu Nove Gradiške. Osim njega, iz zaseoka Opor-Botići, koji pripada Labinu, porijeklom je i hrvatski pjesnik i književnik Luka Botic.

Crkva sv. Silvestra, pape, u Labinu izgrađena je, kako stoji ukljesano iznad vrata, g. 1870. umjesto starije koja je izgorjela u požaru.

Za nastavak priče ponovimo kako je kulturna raznolikost značajan promicatelj turističkih aktivnosti. Današnji suvremeni putnik često obilazi svijet s ciljem da sazna što više o različitim kulturama i narodima. Osmisljene su brojne maštovite i zanimljive tematske rute i događaji na prostoru Lijepa naše. Ovdje neočekivano Labin Dalmatinski iz malo poznatoga i željeznički neatraktivnoga uskače u prvu ligu.

Što znamo o turističkim rutama? Upravo tematske rute pružaju mogućnost stvaranja novih poveznica na različitim razinama. Tura je unaprijed planirano kretanje koje uključuje posjete ciljanim mjestima u slijedu, posebice u organiziranoj grupi na čelu s vodičem. Jednako tako kulturna ruta je planirana dionica u prostoru kao i posjet lokacijama postojećih kulturnih dobara ili trasa povijesnog značaja.

Povjesničarka umjetnosti Ankica Babin koja je i dugogodišnja ravnateljica Muzeja grada Kaštela 21. travnja 2018. detaljno je predstavila kulturnu rutu „Putovima neandertalca“. „Putovi neandertalca“, naziv je projekta Sanjina Mihelića iz Arheološkog muzeja u Zagrebu. Riječ je o svim našim poznatim nalazištima iz doba u ko-

jem je živio neandertalac, a koja su međusobno nepovezana. Zanimljivo je da se linija povezivanja poklapa s Dalmatinom, a Mujina pećina, prva je ili krajnja točka toga puta.

Mujina pećina, najstarije prebivalište čovjeka na prostoru između Trogira i Splita na nadmorskoj visini od oko 260 m. Lokalni stanovnici tvrde da je špilja dobila naziv po velikoj količini muha koje su obitavale u toj špilji, a ne po muškom imenu islamskog podrijetla Mujo (od Muhammed). Naime, muha se na lokalnom dijalektu kaže "muja", te zbog toga lokalno stanovništvo tvrdi da je izvorno ime "Muina pećina" jednostavno pogrešno zapisano u znanstvenu literaturu i ucrtano u zemljovide, a tako zapisano je i ostalo do današnjih dana. Također, neki tvrde da je pravo ime špilje "Jurina špilja", po imenu bivšeg vlasnika. Mujina pećina ili Jurina pećina je špilja u kaštelanskom zaleđu, u Labinskim dragama, dijelu Labina Dalmatinskoga. Riječ je o svjetloj pećini dugoj oko desetak metara i širokoj oko 8 m s ulazom koji leži na istočnoj strani Trnoščaka, a zapadno od sela Maljkovići. Zaklonjena desna niša te manji predšpiljski prostor čine ju ugodnom za život. S predšpiljskog se prostora pruža pogled na Kaštelanski zaljev i okolni teritorij. Mujina pećina nalazi se u tipičnom krševitom reljefu istočno jadranske obale.

Željeznički bajkovito znači pomisliti ili kao mogućnost isplanirati i uz prijevoz vlakom domaćim turistima, ali i onima iz cijelog svijeta ponuditi rutu od pećine krapinskog pračovjeka na Hušnjakovu brdu, preko Vinđije, Velike pećine, Vaternice, Romualdove pećine, Ljubača, Kličevice i Mujine pećine. Krajnja točka te bajke bio bi posjet Muzeju grada Kaštela, u kojemu su smješteni nalazi iz Mujine pećine. Tako bi povezali sedam hrvatskih županija.

Uz današnje željezničke prilike ostaje nam tek sanjati.

Na kraju ove priče ne možemo se ne prisjetiti prijeratnih vremena kada se u Labinu Dalmatinskom održavala seoska olimpijada, popularna "Labinijada" koja bi svako ljetu okupila nekoliko desetaka tisuća natjecatelja i posjetitelja gdje bi snage odmjerili na bolji hrvači, pivači ojkavice, balotaši kao i popularna trka do odašiljača i natrag. Sve je krasilo obilje i pića kao i lipe dalmatinske pisme.





**DRAŠKO ZIDAR**  
glumac

## ZAPRAVO SRETAN ŠTO SAM OSTAO OVDJE

RAZGOVARAO: Nebojša Gojković  
FOTO: Nebojša Gojković

On je kazališni, televizijski i filmski glumac. Već jedan duži niz godina njegova glumačka ostvarenja svrstala su ga u „1. ligu“ hrvatskog glumišta, što potvrđuju brojni angažmani u svim iole značajnijim filmskim i serijskim projektima, kao i mnogobrojne nagrade koje je osvojio kako u Hrvatskoj, tako i u čitavoj regiji. Jednako je cijenjen i kod publike i kod struke, a nerijetko ga više ljudi zna po ulogama koje je tumačio, nego po imenu i prezimenu. Za njega ne postoje male uloge; on ima sposobnost da svojim jedinstvenim nastupom, urođenom elokvencijom i sugestivnošću, te prije svega neiscrpnom glumačkom energijom, svaku dobivenu ulogu učini velikom. Osim glumačkog umijeća, ono zbog čega je još poseban jeste jedna skoro zaboravljena vrlina koju posjeduje, a to je lojalnost prema kraju iz kojeg potječe. Gotovo svakodnevno u medijima možemo čuti razne „pozere“ iz javnog života kojima su puna usta ljubavi prema zavičaju, a nisu propustili doslovno prvu priliku da iz tog zavičaja odu. On za razliku od njih, iako je dobivao ponude za angažman od nekih finansijski jačih i medijski zastupljenijih kuća iz metropole, čitavu karijeru ostao je vjeran svom Kazalištu i svom gradu. Rekao bi Balašević: „Samo rijetki nađu rijetke“. Naravno, poseban je i po tome što potječe iz željezničarske obitelji. On je Draško Zidar i naš je novi sugovornik u serijalu „POZNATA LICA I ŽELJEZNICA“. Bez puno razmišljanja odazvao se našem pozivu, a sam razgovor vodili smo u kafiću „CUG“ u Virovitici, odmah pored željezničkog kolodvora. Osobni utisak je da gosp. Zidar nije onako dobar i ugoden kakvog ga znamo s malih ekranu; u stvarnosti je još puno bolji i ugodniji. A sam razgovor tekao je otprilike ovako...

Poštovani gosp. Zidar, prije svega hvala Vam što ste se odazvali našem pozivu i pristali na ovaj razgovor. Molim Vas da se za sam početak ukratko predstavite našim čitateljima...

Rođen sam 4. srpnja 1961.g. u Virovitici gdje i danas živim. Tu sam završio osnovnu i srednju školu, a Učiteljsku akademiju sam pohađao u Zagrebu. Sretno sam oženjen i otac sam dviju kćeri. Radim trenutno u kazalištu Virovitica na stalnom angažmanu.

Kod nas na željeznicu većina kolega odlučila se za taj poziv iz razloga što je netko iz njihovih obitelji već radio kao željezničar, a u većini slučajeva riječ je bila o očevima. Recite nam što je to što je presudno utjecalo da Vi završite na kazališnim daskama i postanete glumac?

Zapravo i ja imam sličan put. Moj otac je nakon mnogih lutanja u ono turbulentno vrijeme, na kraju završio u kazalištu prvo kao majstor rasvjete i kao glumac. I moj stariji brat bio je uključen u rad kazališta kroz tadašnju omladinsku scenu i onda je to meni uvijek bilo mistično; kuda to oni uvijek idu na te nekakve probe? Imao sam silnu želju da i ja konačno vidim to kazalište i u jednom momentu mi se pružila prilika. Kada se radila predstava

„Hasanaginica“, usfallo im je glumac za lik malog Mehe. Ja sam tada bio baš u toj njegovoj dobi i onda su me pozvali na neku vrstu audicije. Došao sam i prošao. To je bilo 1971. godine kada sam imao 10 godina i od onda je krenuo moj glumački put. Dakle, isto sam na neki način preko oca dospio u kazalište.

Da li Vam je tada kao jednom mlađom čovjeku, prijala popularnost koju je glumački posao neizbjježno nosio sa sobom?

Onda nije bilo popularnosti kako ju mi danas vidimo. Ipak, nastup u kazalištu koje je već tada bilo popularno svakako je donijelo nekakvu popularnost. Naravno da Vam godi i lijepo je kad vas ljudi prepoznaju po dobrom, nije lijepo kad vas prepoznaju po lošem. To sa sobom nosi i nekakvu odgovornost, ljudi vas odnekud poznaju, pozdravljaju vas, a onda i vi morate pozdraviti svakog tog čovjeka ponaosob. Na kraju krajeva, ovo je mali grad pa to i nije nekakav veliki problem. U svakom slučaju je lijepo da ljudi prate vaš rad i da vas kroz njega prepoznaju i na neki način cijene.

Gotovo da i nema značajnijeg kazališnog festivala na kojem se niste okitili nekom od nagrada.

Koliko jednom glumcu znači dobiti nagradu za određenu ulogu?

U svakom slučaju, puno. To je ipak priznanje da ono što radite nije uzalud i da sa sobom nosi nekakvu kvalitetu. Priznanje je to i da sve one noći i dane, sve probe i trud koji ste uložili nisu bili uzaludni. Sve nagrade su jednako „teške“, nema većih ili manjih nagrada i ne znate koja vam je od njih draža, da li ona od ljudi za koje radite, odnosno publike ili ljudi koji su iznutra, odnosno iz struke. Kad dobijete bilo kakvo priznanje za svoj rad, naravno da čovjek mora biti zadovoljan i sretan zbog toga.

Dobitnik ste „Zlatne arene“ 2011. za najbolju mušku ulogu u filmu Tomislava Radića „Kotlovinu“. Nekada, u onoj bivšoj državi, osvajanje „Zlatne arene“ donosilo je glumcima „zvjezdani“ status. Kako to izgleda danas?

Bez obzira na tu „Zlatnu arenu“ i na sve nagrade koje sam primio, daleko sam ja od tog „zvjezdanog“ statusa jer u duši nisam zvijezda. Imam sreću da sam u Virovitici, dakle jednom malom gradu gdje je pritisak i javnosti i medija puno manji. Nemam potrebu posebno se eksponirati ili praviti od sebe neku „zvjezdu“. Ono što radim, radim čista srca i takav način života i

rada mi odgovara. Nitko ne zna što bi se dogodilo da sam negdje drugdje jer ljudi se mijenjaju s obzirom na okolnosti, na mjesto gdje žive, na ono što rade i gdje rade... Meni ovo odgovara, volim reći da sam na najboljem mjestu za bavljenje kazalištem jer sam 120 km od Osijeka, 120 km od Varaždina i 130 km od Zagreba. Nekada je to sve bilo puno drugačije, država je bila puno veća i čini mi se da se malo više držalo do svega toga. Kinematografija nam je danas puno manja nego što je bila u ono vrijeme, pa su i „zvijezde“ ponešto manje nego što su bile prije.

**Postoji ona izreka kako nema malih i velikih uloga, već samo malih i velikih glumaca. Dokaz za to su i Vaše uloge policajaca u televizijskim serijama „Stipe u gostima“ i „Odmori se, zaslužio si“. Koliko je zahtjevno u minuti, dvije pojavljivanja na ekranu, iznijeti ulogu na takav način da Vas ljudi zapaze i zapamte?**

Teško je zbog toga što morate biti upečatljivi u samo par kadrova i scena.



Ipak, ako ih na dobar način pripremite, ako oko sebe imate kolege glumce, snimatele i redatelje koji znaju što hoće od vas, onda stvar postaje daleko lakša. Općenito, kad igrate malu ulogu morate, kako mi to ovdje u Virovitici kažemo: „proštudirat“, odnosno morate napraviti cijeli život te male uloge, da bi onda u tih minutu ili dvije, uspjeli na neki način okarakterizirati lice koje tumačite da bi ono ostalo upečatljivo.

**Široj publici ipak ste najpoznatiji po ulozi Mate Gugića u televizijskoj seriji „Glas naroda“, koja kao da je pisana za Vas...**

Da, na kraju je tako ispalo. To je bilo jedno ljeto kada sam bio u Zagrebu na „Histrionima“, kada su me pozvali na audiciju za tu ulogu. Iskreno govoreći, nisam se previše nadao zato što to nije naše govorno područje niti mentalitet koji mi ovdje imamo. Međutim, zvijezde su se na neki način „posložile“, a i kako ja imam dosta dobar sluh za narječja, tako su producenti i redatelji na kraju odlučili da to ipak budem ja. To se pokazalo kao dobitna kombinacija;

serija je bila vrlo gledana, a i dan danas se o njoj priča i mnogi pitaju zašto je više nema. To vam nitko ne zna, ali je opet svima znano. Bilo je čak pitanja zašto serija ide u dramskom programu, kad je riječ o „dokumentarcu“. Znalo je biti jako komično kada sam dolazio ovdje u Viroviticu, pa onda sretrem ove općinske načelnike i nitko od njih u tom liku Mate Gugića nije prepoznao sebe, nego onoga iz susjedne općine. Onda jedan kaže: „To je isti onaj iz one općine“, a onaj iz one općine to isto kaže za ovog prvog. Očigledno je da je nešto u toj seriji bilo vrlo autentično.

**Smeta li Vama osobno što mnoga manja kazališta po Hrvatskoj ovise o „mrvicama“ koje će im nekakav Mate Gugić dodijeliti nakon što prvo podmire svog županijskog treće ligaša?**

Zapravo da. Mada sam se ja kao mladić dugo vremena bavio sportom, kultura je ipak nešto što je temelj opstanka bilo kojeg naroda i društva. Mislim da se kod nas u kulturu jako malo i jako neselektivno ulaže. Tako



je i s kazalištima u manjim mjestima koja životare na nekakvom minimumu koji je potreban da bi jedno kazalište radilo kako treba. Nažalost, stvara se percepcija, a pogotovo u manjim sredinama, da je ulaganje u kulturu nešto što je nepotrebno. Takvim pristupom i razmišljanjem kvaliteta života i svega onog što se dešava u tim sredinama samo će padati, jer bez kulture, bez pisma, jezika, kazališta, jedan narod ne opstaje, a mi se u zadnje vrijeme jako kunemo u narod.

**Prošli mjesec završilo je emitiranje 3. sezone domaće serije „Novine“ koja je gotovo jednoglasno dobila pozitivne kritike kako od publike, tako i od struke, dok je kolumnist Jurica Pavičić čak ustvrdio kako je riječ o našoj najvažnijoj seriji nastaloj u 21. stoljeću. Kakve su Vaše impresije o toj seriji, a budući ste u njoj po svemu videnom, odigrali jednu od svojih najboljih uloga?**

Hvala vam lijepo na tome. Moram se zahvaliti cijeloj produkciji koja me pozvala da budem dio toga, kao i

redatelju Daliboru Mataniću. Rad na cijeloj toj seriji je bio čudesan. Bila je jedna divna atmosfera, imali smo jedan odličan materijal koji je bio odlično producirani i praćen u svim fazama rada. Rad uopće nije bio naporan, mada se radilo od jutra do mraka. Ne znam da li vam je poznat podatak da je to jedna od najgledanijih serija u Južnoj Americi. To svakako ima svoju težinu, tako da sam beskrajno sretan što sam bio dio ekipa koja ju je stvarala. Zapravo, s obzirom na situaciju koja se događa i sve ono što svakodnevno gledamo, nije bilo teško kreirati jedan takav lik, jednako kao i ovih prije spomenutih načelnika. Likova kao što je bio sudac Mihalić prepuna je naša stvarnost, pa se čovjek u ovom poslu samo treba okrenuti malo oko sebe jer svi ti ljudi postoje, samo ih treba malo „pogrickati“ i „složiti“ nekog svog čovjeka.

**Kako smo mi ipak prvenstveno željeznički list, da se malo dotaknemo i te teme. Malo je poznato da je željezница u**

**mnogočemu odredila sudbinu Vaše obitelji, a između ostalog i to što danas živate u Virovitici. Možete li nas upoznati s tim dijelom Vaše obiteljske povijesti?**

Da, naravno. Dakle, ja sam na neki način iz željezničke obitelji, a rođen sam pored željezničke stanice, tu nekakvih 100-tinjak metara u pravcu mjesta koje se zove Rezovac. To je zapravo željezničarska ulica koja je naseljena nakon 2. Svjetskog rata kada su se ljudi uglavnom zapošljavali na željeznicu, jer je ona tada bila važan dio obnove i napretka zemlje i tu su oni onda dobivali gradilišta na kojima su gradili svoje kuće. Moj đed, inače porijeklom Slovenac, još nakon 1. Svjetskog rata kao prometnik vlakova došao je ovamo, odnosno poslan je na dužnost. Tu se upoznao s mojom bakom i tu su se i vjenčali. Nakon toga život ga je odnio u Medince pokraj Slatine dok je tamo još bila željeznička stanica, da bi poslije toga bio premještan u Vuku pokraj Đakova gdje se radio moj otac. Tako sam ja posredstvom djeda iz željezničarske obitelji. Poslije su se



oni vratili ponovo u Viroviticu, a djed je tu onda radio kao šef skladišta. Moj otac je u međuvremenu pohađao Željeznički tehnikum u Puli, međutim, zbog zdravstvenih razloga na kraju nije završio kao željezničar, nego je kasnije završio u kazalištu. Tako sam ja na neki način određen željeznicom. Svaki dan sam išao preko ove željezničke stанице u školu, željezница me vozila u Zagreb i natrag, željezница je u stvari bila naša sudbina.

**Što je u to vrijeme značilo biti željezničar, odnosno kakav je bio društveni položaj ljudi koji su bili zaposleni na željeznici?**

Tada se znalo, odnosno vrijedila je ona stara izreka: „U selu su najvažniji svećenik, učitelj i šef stanice“. Sve ono što se tada događalo, događalo se u crkvi, školi ili željezničkoj stanicici. Sve važne informacije mogli ste dobiti na željezničkoj stanciji, tamo su dolazile novine, dolazili su ljudi, a s ljudima su dolazile i informacije. Željeznička stаница tada je bila važan dio ondašnjeg života pa su shodno tome i željezničari, pogotovo prometnici vlakova, bili važni i to je bio jedan vrlo važan status.

Žao mi je da to i danas nije tako jer imam tu i neke prijatelje koji su završili kao prometnici i željezničari, a dio su moje generacije i mog odrastanja.

**Jeste li možda i Vi u tom nekom dječačkom dobu imali želju postati željezničar?**

Zanimljivo, ne. Dok sam se ja bio rodio, djed je već bio otišao u mirovinu, pa zapravo nisam imao onaj dio odrastanja kao neki koji su išli kod svojih djedova na željezničku stanicu. Otac mi se nije time nastavio baviti, tako da sam ja bio vezan za željeznicu samo zato jer smo živjeli blizu stанице i jer sam znao da je djed bio željezničar. Mada, željeznicu i danas volim i obožavam, jer ovaj dio stанице prema silosima je zapravo bio moje „dvorište“. Mi smo se ovdje svakodnevno igrali i nije ni lijepo sve pričati što smo radili po vlakovima. Vlakovi su bili naša svakodnevica, tu smo se igrali „kauboja i Indijanaca“, „detektiva i lopova“ i svih onih ostalih dječjih igara. Željezница je na mnogo načina tada bila naše „dvorište“.

**Kakva su Vaša iskustva kada su u pitanju putovanja vlakom, imate**

**li tu kakvih lijepih uspomena?** Imam, kako ne. Sva ta putovanja iz studentskih dana su iz razno raznih razloga bila putovanja za pamćenje. Putovalo se, kartalo se u vlaku, pričalo se o životu, o školi, o glazbi, o svemu... Bilo je i nekih sudbonosnih putovanja; odlazak prvi puta na fakultet, pa onda povratak nakon završenog fakulteta, pa ljubavi, sastanci, rastanci, odlasci... Sve to nosi nekakvu sjetu, nekakva sjećanja. Putovanja vlakom su nekada bila nešto bez čega se jednostavno nije moglo. Vlak je bio jedina veza koja je u ono vrijeme imala smisla i možemo reći da se tada željeznicom zapravo „vozio“ sav naš život. Teško mi je sada posebno izdvojiti jedno putovanje, jer bi to bilo nepravedno prema svim onim drugim putovanjima.

**Koristite li se uopće posljednjih godina željeznicom?**

Vrlo rijetko iz razloga što mi obaveze uvijek nalažu dolazak u određeno vrijeme na određeno mjesto, a nažalost veze vlakovima nisu prilagođene svemu tome. Ja bih bio najsretniji da su naša ulaganja u ceste, a koja su zapravo uzaludna ulaganja, bila preusmjerena

na željeznicu, jer vlakovi su svakako najbrži i najsigurniji put kojim ćete doći na neko mjesto. Kad bi mi netko omogućio da ja iz Virovitice do Zagreba ne autom, nego željeznicom dođem za sat vremena kao što se kaže da ćemo dolaziti cestom, ja bih sigurno prije pristao da dođem vlakom. Razlog je jednostavan; dođem ovdje na stanicu, ostavim auto ili me netko doveze, sjedjem u vlak, pročitam novine ili Internet, popijem kavu i za sat vremena sam u Zagrebu. Odmoran sam jer nisam vozio, nemam stres vožnje i spreman sam za sve obaveze koje me čekaju. Znate i sami kako je danas na cestama; umor i nervosa. Onda dođete na mjesto gdje trebate raditi tako nervozni i umorni, a o parkiranju da i ne govorim. Ovdje dođete vlakom, siđete na stanicu, uđete u tramvaj ili taxi i dodete čisti i odmorni na posao i isti takvi se vratite kući. Nažalost, mi nemamo takvu željeznicu niti imamo takav vozni red.

**U kolodvoru Virovitica već nekoliko godina postavljena je i jedinstvena izložba maketa vlakova pod**

**nazivom „Virovitica voli vlakove“ koja broji oko 3000 modela i koja je vremenom postala pravi hit i svojevrsna turistička atrakcija. Jeste li možda imali priliku posjetiti ovu izložbu?**

Jesam i mislim da je to jedna vrlo vrijedna izložba koju bi svatko trebao vidjeti i koja je na svaki način dio našeg života, povijesti i onoga čega se današnja djeca vjerojatno neće moći sjećati, jer će se uskoro svi voziti samo u autima, helikopterima i tko zna kakvim još „čudesima“ koja će se uskoro pojaviti.

**Sve ove godine Vašeg umjetničkog rada ostali ste vjerni Vašoj matičnoj kući, odnosno Kazalištu Virovitica. Da li je to bio Vaš izbor ili splet okolnosti i razmišljate li katkad o tome što bi bilo da ste u jednom trenutku svoje karijere odlučili promijeniti radnu sredinu?**

Da, bio je to moj izbor. Sad, svašta bi tu čovjek mogao „na filozofirati“, ali jednostavno, ne znam što bi se dogodilo da sam otišao. Ovdje sam počeo, a ovdje ću najvjerojatnije i završiti. Da je

bilo nekakvih ponuda, bilo je. Dok ih je bilo, ja sam bio čvrsto vezan ovdje zbog obitelji i ocjenio sam da se uz nekakvu malu „žrtvu“ može jako dobro živjeti na relaciji Virovitica - Zagreb, Virovitica - Osijek, Virovitica - Varaždin. Nisam nikad požalio što sam ostao ovdje, a i pitanje je da li bi uopće moja glumačka karijera bila takva kakva je, da sam otišao negdje drugdje. Možda bi me jednostavno „pojelo“ vrijeme, mjesto ili ljudi s kojima bih radio, tako da sam zapravo sretan što sam ostao ovdje.

**Poštovani gosp. Zidar, još jednom Vam se zahvaljujem u ime naših čitatelja što ste pristali na ovaj razgovor i posvetili nam dio svog prilično deficitarnog vremena. Želim Vam puno uspjeha u dalnjem radu i da u godinama koje dolaze tek odigrate svoje najbolje uloge!**

Zahvaljujem se i ja vama i veliki pozdrav Hrvatskim željeznicama! Nadam se da će jednog dana biti onakve kakvima bi ih ja volio vidjeti!





**VLADO BOŠNJAK**  
skretničar - postavničar u kolodvoru Osijek Donji Grad

## ZADOVOLJAN NA SVOM POSLU

RAZGOVARAO: Nebojša Gojković  
FOTO: Nebojša Gojković

*Kolodvor Osijek Donji Grad nalazi se na pruzi Dalj – Varaždin, između nezaposjednutog kolodvora Nemetin i kolodvora Osijek i u pogledu obavljanja prometne službe, te regulacije prometa smatra se međukolodvorm. Radno vrijeme kolodvora radnim danom je od 5,40 do 20,40 sati, a vikendom i blagdanom od 6,50 do 18,50 sati, pa se skretničarska služba u odvija u dvije smjene i to tako da 1. smjena počinje u 5,40 a završava u 12,40 sati, dok 2. smjena počinje u 12,40 a završava u 20,40 sati. Vikendom i blagdanom 1. smjena počinje u 6,50 a završava u 12,50 sati, dok 2. smjena počinje u 12,50 a završava u 18,50 sati. Kolodvor raspolaže s 12 kolosijeka, 22 skretnice i 6 iskočnica. Korisne dužine kolosijeka u rasponu su od 23 metra koliko ima jedan sporedni krnji kolosijek, pa do 712 metara koliko ima glavni prolazni kolosijek. Kako je kolodvor Osijek Donji Grad smješten u području industrije grada, tako posjeduje i više industrijskih kolosijeka namijenjenih korisnicima željezničkih usluga prijevoza. Tu posebno treba istaknuti kolosijeke za „INA“-u, zbog čijih potreba kolodvor već 3. godinu zaredom jednom u tjednu radi i noću (trenutno četvrtak na petak), te kolosijeke za „KANDIT PREMIJER“ (šećerana), HEP TERMOELEKTRANA – TOPLANA i naponsljektu „LUKA TRANZIT“, odnosno kolosijek koji se odvaja iz nezaposjednutog kolodvora Nemetin, a nad kojim nadzorništvo ima kol. Osijek Donji Grad. Većina skretnica u kolodvoru uključena je u upravljačke blok jedinice elektro – mehaničkog blok uređaja i u zavisnosti su s položajem ulaznih i izlaznih signala. Kako se tim skretnicama rukuje centralno iz blok – postavnica u skretničkim blokovima, tako su i skretničari u ovom kolodvoru po definiciji radnog mjeseta u stvari skretničari – postavničari, a po čemu su jedinstveni u ovom dijelu Regionalne jedinice Istok. Ono po čemu je njihov posao isto tako jedinstven, jeste i rukovanje već spomenutim izlaznim signalima, budući da iste na ovom području posjeduje jedino kolodvor Osijek Donji Grad. O specifičnostima posla u ovom kolodvoru, kao i o nekim drugim temama nevezanima za željeznicu, razgovaramo s našim kolegom i dugogodišnjim članom našeg sindikata, skretničarom-postavničarom Vladom Bošnjakom.*

Prije svega Vlado, hvala Vam što ste se odazvali našem pozivu i pristali na ovaj razgovor. Za sam početak, molim Vas da se predstavite našim čitateljima s nekoliko osnovnih podataka o sebi. Rođen sam 20. rujna 1961.g. u mjestu Budimci gdje sam i živio sve do polaska u osnovnu školu koju sam onda pohadao u Nemetinu, a potom više razrede u Bijelom Brdu. Išao u srednju građevinsku školu i u Elektrometalski školski centar u Osijeku. Sretno sam oženjen i otac dvojice sinova. Na željeznicu radim od 1984. godine.

Spomenuli ste kako ste išli u srednju građevinsku i elektrometalsku školu. Da li to znači da ste tada imali neke druge planove za budućnost nevezane za željeznicu?

Da, kao uostalom i svi u tim godinama, imao sam i ja nekakvih svojih želja i očekivanja, ali to je bilo dosta davno, pa se baš i ne sjećam konkretno nekih svojih tadašnjih planova. Uglavnom, znam da željezница tada ni u kom slučaju nije bila dio tih mojih planova.

Jeste li prije dolaska na željeznicu

imali kakvog radnog iskustva?

Radio sam oko godinu i po dana kao zaštitar u tadašnjoj osječkoj firmi „Sigurnost“. Od toga sam najduže radio na ulazu u današnju „Luku Tranzit“ u Nemetinu, a radio sam i na porti „Saponie“, „OLT“-a, „Osječke pivovare“ i drugih poduzeća. Vrlo kratko, točnije oko tri mjeseca, radio sam i u firmi koja danas više ne postoji, a zvala se „Ribarstvo“. Radeći u njoj, razvozili smo ribu po čitavoj Slavoniji i Baranji u sva mesta koja su tada imala ribarnice.

Kako ste onda na kraju ipak završili na željeznicu, pogotovo iz razloga što Vam nitko iz blže i dalje obitelji nije bio željezničar?

Pa, kako to obično bude, bila je to čista slučajnost. Moj otac poznavao je jednog gospodina iz tadašnje Vuče vlakova, te sam se na njegovu preporuku prijavio na kurs za prometno - transportnog radnika koji je u to vrijeme otvoren. Primljen sam i nakon otprilike 6 mjeseci koliko je taj kurs trajao, počeo sam samostalno raditi na željeznicu i tako evo sve do danas.

Kad danas pogledate neke svoje prijatelje i poznanike, odnosno vršnjake koji su krenuli nekim drugim putem i izabrali neka druga životna zanimanja, smatrate li da ste možda i sami mogli bolje proći da ste se u životu bavili nečim drugim?

Ne razmišljam puno o tome, jer kako postoji mogućnost da sam mogao proći bolje, tako postoji i ona da sam mogao proći gore, a nije da u mom okruženju nema i takvih primjera. Iz današnje perspektive ne mislim da sam mogao proći bolje, većinom sam zadovoljan svojim poslom.

Kada, gdje i kako je počeo Vaš željeznički put?

Počeo sam kao kočničar u kolodvoru Osijek, iz kojeg smo onda s radnim vlakovima išli na sve okolne pruge; do Belog Manastira, Bogojeva, Vinkovaca, Strizivojne-Vrpolja, Virovitice i Belišća. Tada je bilo puno posla, te se često dešavalо da istekne 12 sati rada, a da nismo ni blizu krajnjeg kolodvora. Kada bismo išli prema Virovitici, gotovo nikad nismo uspjeli doći do krajnjeg

kolodvora, već bi nam smjena najčešće istekla u Čačincima ili Slatini.

**Kako su Vam izgledali ti prvi dani i mjeseci provedeni na željeznići; jeste li imali osjećaj da je to to i da ćete tu provesti slijedeća 4 desetljeća?**

Prvi dani su bili dosta teški, jer nije bilo lako 12 sati u komadu raditi manevru po kolodvorima, trebalo se naviknuti na taj ritam rada, kao i sve opasnosti koje je takva vrsta posla nosila sa sobom, kao što je bilo ulaziti između vagona i kopčati ih, pogotovo noću. Ali da, od samog početka imao sam osjećaj da je to i da ću tu dočekati mirovinu.

**Gdje ste sve i na kojim radnim mjestima radili nakon završenog kursa?**

Nakon što sam radio kao kočničar, prešao sam raditi u kolodvor Sarvaš gdje sam radio do početka rata. Poslije toga sam radio gdje je bilo potreba; Josipovac, Bizovac, Đurđenovac, Čepin, pa opet Josipovac da bih konačno 1998. godine dobio premještaj u kolodvor Osijek Donji Grad, gdje evo i danas radim.



**To znači da ste u kolodvoru Osijek Donji Grad već više od 2 desetljeća. Recite nam malo više po čemu se to radno mjesto skretničara ovdje razlikuje od svih ostalih na našem području...**

Mi ovdje radimo kao skretničari - postavničari, jer za razliku od ostalih naših kolega u susjednim kolodvorima, a koji skretnicama rukuju na licu mjesta, mi skretnicama rukujemo centralno, odnosno iz blok postavnice.

**Osim toga što ste spomenuli, kolodvor Osijek Donji Grad specifičan je i po tome što ima izlazne signale kojima isto tako rukuju skretničari, naravno, po zapovijedi prometnika vlakova. S koliko Vi to onda ručica u blok uredaju rukujete?**

Rukujemo sa 17 ručica od kojih neke služe za postavljanje ulaznih signala, neke za postavljanje izlaznih signala, neke za otvaranje i zatvaranje iskliznica, a ostale služe za postavljanje skretnica. Moram napomenuti da se uz sve to na bloku 2 rukuje i željezničko - cestovnim prijelazom prilikom ulaza i izlaza vlakova, kao i prilikom njihova

manevriranja u kolodvoru.

**Kako to sve funkcionira u zimskim mjesecima; pojavljaju li se problemi prilikom snježnih oborina?**

Kada padne snijeg i još ako je to u većim količinama, onda zna biti problema, ali obzirom da svi mi dugi radimo u kolodvoru, znamo da se skretnice moraju očistiti da budu skoro potpuno čiste. Pa onda mi tako čistimo i čistimo, ali obzirom da su zime blaže nego nekad, to se na sreću ne dešava baš često.

**Osim tih problema uobičajenih skoro za sva skretničarska radna mjesta, susrećete li se tijekom obavljanja službe s još kakvim problemima specifičima baš za ovo mjesto rada?**

Pa, nema tu sad nekih posebnih problema. Uglavnom su to problemi koje imaju i ostale naše kolege u drugim kolodvorima, tako da puno i ne obraćamo pažnju na njih, budući se oni onda već rutinski rješavaju.

**Možete li se prisjetiti koliki je obim posla bio u kolodvoru onih godina kada ste počeli ovdje raditi?**

Kada sam ja počeo raditi u kolodvoru



Osijek Donji Grad, radio se turnus 12/24/12/48 i bilo je dosta posla. Šećerna repa tada se vozila isključivo vlakovima, tako da su naši 5. i 6. kolosječek tijekom kampanje bili puni vagona s repom.

**Što je danas još ostalo od svega toga?**

Pa, ima i danas posla, doduše ne toliko kao prije, ali ima. Pogotovo ide dosta vagona za luku u Nemetinu, ali to se sve pokušava obaviti u vrijeme radnog vremena kolodvora, mada se zna desiti da se ne stigne, pa ponekad moramo i produžiti službu.

**Posljedica smanjenja posla je i postojeće radno vrijeme kolodvora. Koliko Vam to dugoročno gledano predstavlja problem, mislim tu i na onaj obiteljski dio, kao i na onaj financijski?**

Sreća da imamo početnu satnicu nešto veću od drugih skretničara, točnije kao skretničari - postavničari, jer da nema toga, plaća bi nam bila dosta manja od onih koji rade turnus. A što se tiče

slobodnog vremena, najčešće je to onaj jedan dan koji po zakonu moramo imati za tjedni odmor.

**Smatraste li da takvo radno vrijeme negativno utječe na mogućnost povećanja posla, odnosno da bi se ponovnim uvođenjem klasičnog turnusa otvorio prostor privatnim prijevoznicima da povećaju broj postojećih trasa?**

Vjerljatno je tako, ali sigurno o tome netko vodi računa. Nas ionako nisu pitali ni kad su uvodili ovakvo radno vrijeme, tako da nas zasigurno neće pitati ni da li bi ga trebalo vratiti na način kako je to bilo prije.

**Kako općenito gledate na budućnost željeznicke i vidite li tu razloga za kakav optimizam?**

Mislim da ovakvim odnosom države prema željeznicama nema puno razloga za optimizam. Realnost je nažalost takva i teško da će se u nekoj skorijoj budućnosti nešto promijeniti nabolje.

**Kako ste zadovoljni postojećim radnim uvjetima; ima li tu prostora za poboljšanje?**

Zadovoljan sam. Prije nekoliko godina malo su nam obnovili naše blokove, popravili su krov, podove, ulazna vrata, a zimus su nam i one stare prozore sa željeznim okvirima zamjenili novim, plastičnim prozorima.

**Prošle godine od strane skretničara bilo je puno prigovora na novu zaštitnu obuću. Kako ste Vi s te strane zadovoljni?**

Mislim da je ta obuća za naše radno mjesto sasvim neadekvatna. Ne znam tko je taj koji je odlučio da dobijemo cipele koje smo dobili, ali sam siguran da ih on neće morati nositi, jer kad bi morao, zasigurno nikad ne bi izabrao ništa slično.

**Nezaobilazan dio željezničarskog posla su i razne nepredviđene situacije u kojima se prije ili kasnije**

**gotovo svaki željezničar nađe. Za ovih 36 godina radnog staža sigurno ste i sami imali takvih iskustava. Možete li nam za ovu prigodu ispričati nešto od toga što Vam je posebno ostalo u sjećanju?**

Nekih izrazito nepredviđenih situacija baš i nisam imao, ali ono što mi je posebno ostalo u sjećanju jeste vrijeme kad sam radio kao kočničar. Najviše je to zbog tadašnjeg obima posla, spavanja u konačištu u Virovitici, a i zbog uljnih lampi kojima smo se onda koristili.

**Dugogodišnji ste član SINDIKATA PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE i redovan učesnik svih dogadaja i druženja koja je Podružnica Osijek do sad organizirala. Kakve utiske s njih nosite i smatrate li da bi ih trebalo biti više?**

Pa, gledam kad god mogu da se odazovem na druženja koja se organiziraju. Naravno da su utisci vrlo dobri, a i vrijeme je takvo da se sve manje viđamo izvan posla, tako da druženja nikad nije previše. Da, mislim da dijelim i mišljenje ostalih svojih kolega kad kažem da bi takvih druženja trebalo biti više.

**Prijašnjih godina bili ste nekoliko puta s obitelji u našem odmaralištu na Ugljanu. Kako je bilo i kakvi su vam dojmovi?**

Na Ugljanu je odlično, pogotovo jer



BROJ 101 lipanj 2020.

supruga i ja idemo u mjesecu rujnu kad više nema gužve. Izuzetno je lijepo i iskreno se nadam da ćemo ići još koji put.

**Osim na moru, veći dio ljeta provodite na jednoj drugoj vodi...**

Da, ja sam ribolovac i često sam na vodi. Nekad je to staroj Dravi, a nekad na nekom od naših bajera nedaleko Sarvaša.

**Prije 2 godine ostvarili ste ulov o kakvom većina ribiča sanja...**

Da, mogu se pohvaliti da sam upelao soma od 25 kg. Bilo je rano poslijepodne, a na bajeru u to vrijeme nije bilo nikog

tko bi mi pomogao, tako da sam imao dosta problema da ga izvučem na obalu.

Tim prije što mi nije bila ni namjera pecati soma, već štuku. Ali kako to obično biva na pecanju, ne upelaš uvijek ono što želiš. Meni je taj put došao som i na svu sreću nekako sam ga uspio savladati, tako da sad imam lijep ribički trofej.

**Pored tog, jeste li imali još kakvih vrednijih ulova?**

Prije nekoliko godina upelao sam štuku od 9,20 kg, nekoliko manjih od 4 do 5 kg, ponekog šarana... Volim pecati babušku, ali imam osjećaj da je ima sve manje. Nažalost, nemam baš vremena za ribolov koliko bi želio, ali nadam se da će jednom kad odem u mirovinu puno više vremena provoditi na vodi!

**Osim pecanja, na koji još način provodite slobodno vrijeme?**

Malo odem na druženje kod prijatelja, malo pogledam nešto na TV-u i to je uglavnom to.

**Otac ste dvojice sinova. Je li koji od njih imao afinitet prema željeznici?**

Pa, oni nisu o tome razmišljali, ali ja jesam. Mislio sam da će jedan završiti školu za prometnika, a drugi za strojovođu, ali dobro, to su tada bila samo moja razmišljanja. Nažalost ili nasreću, na kraju ni jedan nije postao željezničar.

**Polako Vam se bliži mirovina; razmišljate li već pomalo o tome?**

Razmišljam o mirovini, ali još nisam siguran kada ću ići. Čekam da ispunim uvjete, a to više nije tako daleko, pa će onda odlučiti.

**Za sam kraj razgovora, želite li reći nešto što smo Vas propustili pitati ili uputiti nekakvu poruku ili pozdrav našim čitateljima?**

Obzirom da sam radio u dosta kolodvora, htio bih pozdraviti sve kolege s kojima sam radio i koji me poznaju, a svima njima, kao i svim ostalim svojim kolegicama i kolegama, želim svako dobro kako na poslu, tako i u privatnom životu!

## SUTONOVE CRTICE O ŽELJEZNICI

PIŠE: Vjekoslav Suton

FOTO: Nebojša Gojković



### Željeznička sjećanja

#### Priča prva:

Događa se na pruzi za Kumrovec. Neki filozofi neće nikad kartu kupiti. Stalno su bježali od konduktora. Tako je jedan (nije bio jedini) bježao i na krov vagona. U toj svojoj "bežaniji" nekako je nezgodno stao i pao ispod vagona. Valjda ga je i vlak malo vukao. Uglavnom je ostao čitav, doduše ugruvan. Pričao mi je jedan konduktor ili vlakovođa da nikad više nije tako putovao. Svaki put je imao urednu kartu.

#### Priča druga:

Bilo je to sredina devedesetih godina. Vraćao sam se sa obitelji iz Austrije točnije Graza vlakom 159. Zima, veljača, utorak. Samo što je vlak krenuo iz Tezrog, naglo stade. Sjedim u kupeu. Naiđe konduktor, znamo se iz viđenja (u to vrijeme sam bio šef HŽ Zastupstva Dobova). Kaže mi da smo stali jer je prethodni vlak izgleda nekog pregazio. Ispred je otisao teretni vlak i prešao preko nekog.

Javio je dispečeru. Dispečer zove strojovođu vlaka 159. Kasno! Prešli smo preko pregaženog tijela i stali. Tijelo je ispod vlaka. Mrkla oblačna noć. Čekamo oko 40 minuta policiju i krećemo. Poslije mi dođe konduktori i kaže da je netko preko pruge postavio lutku napunjenu sijenom. Bio je FAŠNIK zadnji dan poklada.

BROJ 101 lipanj 2020.

BROJ 101 lipanj 2020.

# ŽIVIO 60

*u skretanje by nenad katanich*



**IAKO JE U  
NASTUPU  
ZNAO BITI  
NETAKTIČAN,  
PA ČAK I  
NELJUBAZAN,  
MALIM  
GESTAMA  
PAŽNJE S  
VREMENA NA  
VRIJEME BI  
IZNENADIO  
KOLEGE.**

Nikola je bio neobično veseo, popršan. Irena je sam radoznao podigla pogled i obrvu. Nikola je pristavio kavu na rešou u prometnim uredu i lagano počeо pjevušiti. Baš je nekako zračio. Istina, Irena je primijetila da je Nikola bolje volje od kada je došla „korona“ i da više nema dosadne prozivke na početku smjene kod šefa jer ne mogu održati socijalnu distancu od 2 m iako je šefov ured velik. Hvala Bogu, još ima osoblja.

Irena je ipak zaključila da tu mora biti nešto više. Pa ipak poznaje Nikolu od kada je došla u kolodvor zajedno su u turnusu. Ali isto tako zna da ako ga pita, neće odgovoriti ništa - možda će se samo šeretski nasmijati i otpjevati neki stih iz narodne pjesme.

Ma što ga je to tako razveselilo? Ireni nikako nije bilo jasno. A druga čudna stvar bila je što je pomoćnik šefa kolodvora Donat neobično mrzovoljan. Istina, nikada on nije bio neki veseli tip, osim možda kada ugleda prodavačicu u trgovini preko puta kolodvora. Svejedno, njegova mrzovljnost bila je neobična.

Nikola je ujutro obično, dok ne dođe malo k sebi bio ne bi se moglo reći mrzovoljan, već više usporen, pospan. Sada puca od energije. Donio je Ireni kavu u njenoj omiljenoj šalici. To nije bilo ništa neobično. Uz šalicu, na rubu radnog stola, pažljivo je položio papirnati ubrus s motivima cvjetne livade i na njega jedan keksić s čokoladnim punjenjem. To je već bilo neobično. Irena je odlučila da vidi u čemu je stvar. „Čemu mogu zahvaliti?“ -pitala je držeći u jednoj ruci šalicu kave

a u drugoj telefonsku slušalicu čekajući da se javi prometnik iz susjednog kolodvora za dozvolu. Nikola nije ništa odgovorio, već se samo smješkao. To je i očekivala. Iako je u nastupu znao biti netaktičan, pa čak i neljubazan, malim gestama pažnje s vremena na vrijeme bi iznenadio kolege. I to bez ikakvog objašnjenja. Ali ipak ga je poznavala, tu je nešto bilo. Javio joj se prometnik iz susjednog kolodvora. Pažljivo je zapisala broj dopuštenja za vlak u prometni dnevnik i laganim potezom malog prsta uklonila mrvice keksa koje je razmrivila po knjizi. Nikola je oblačio sako i popravljao kravatu pred malim ogledalom koje je stajalo u kutu prometnog ureda kod ormara s knjigama. Jako je vodio računa da bude uredan kada izlazi na peron. Stara škola. Irena je pritisnula tipku na telefonskom pultu i začuo se zvonovni signal.

Nikola je isti tren uzeo loparić i krenuo na peron. Kroz prozor vidjela je da je Nikola putem sreо Jamezdina i sindikalca iz onog drugog sindikata kako idu na teren po manjim kolodvorima kod svojih članova. Sigurno idu nahvaliti se članovima kako su uspješno potpisali novi - u biti stari kolektivni ugovor. Kako je uspjeh u biti što nije bio neuspjeh. Ili kako bi Grunf iz Alan Forda rekao. „Tko gubi dobitak, dobije gubitak!“ Otišla je od prozora do telefona da preda najavu susjednom kolodvoru. U taj tren u prometni ured uđe pomoćnik šefa Donat i mrmlja u bradu.

„Što je šefe? – pita Irena i tipka po komandnom stolu ulaz za teretni. „Di je onaj ludi Nikola? A vidim,

tjera putnički... Iako sam čuo da je Drug Buzdovan naredio ovima s vrha da zanemare ono s Nikolinom nulom za dopuštenje, Ikek, za svaki slučaj... Naravno od toga ništa, jer je Drug Buzdovan rekao, samo mene maltretira bez veze. E, Nikola, Nikola, samo se moram patiti s tobom, a taman mi je prodavačica preko puta rekla da su stigle svježe jabuke....

Rekavši to naglo zastane i porumeni u licu, vidjevši da ga Irena promatra smješkajući se uzdignutih obrva. Svi su znali da je zaljubljen u prodavačicu, jedino on nije htio da to sam sebi prizna.

Nikola se vratio u prometni ured i objesio loparić na ogromni čavao kod ulaznih vrata. Skinuo je sako, ugledao Donata i rekao: „O šefe, evo imam kave i za vas...“

„E Nikola, nije mi do kave čim tebe vidim“ – nastojao je da to ozbiljno zvuči, iako je duboko cijeni Nikoliju i smatrao ga najboljim prometnikom, ne samo u kolodvoru, već i u regiji.

„Nije bitno što sam kriv, važno je da je potpisani novi kolektivni ugovor!“ s hinjenim ponosom odgovara Nikola. Vidio je Donatove i Irenine upitnike iznad glave i ukočena lica koja su tražila objašnjenje što je tu dobro.

„Nije bitno što sam krvi – sada kada je promatranje samo 60 dana!“ – Nikola će mirno i sa zadovoljstvom srknuti kavu, ostavljajući Irenu i Donata da da prave začuđene grimase i hvataju se dalje posla.

foto: Nebojša Gojković

