

VIJESTI SINDIKATA PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE

NA PERONU

SRPANJ - KOLOVOZ 2020.



SRPANJ - KOLOVOZ 2020. • BROJ 102 - 103 • ISSN 1132 - 7739

POZNATA LICA I ŽELJEZNICA
DVINA MELER



foto: Josip Tirić

ISTARSKA ŽELJEZNICA

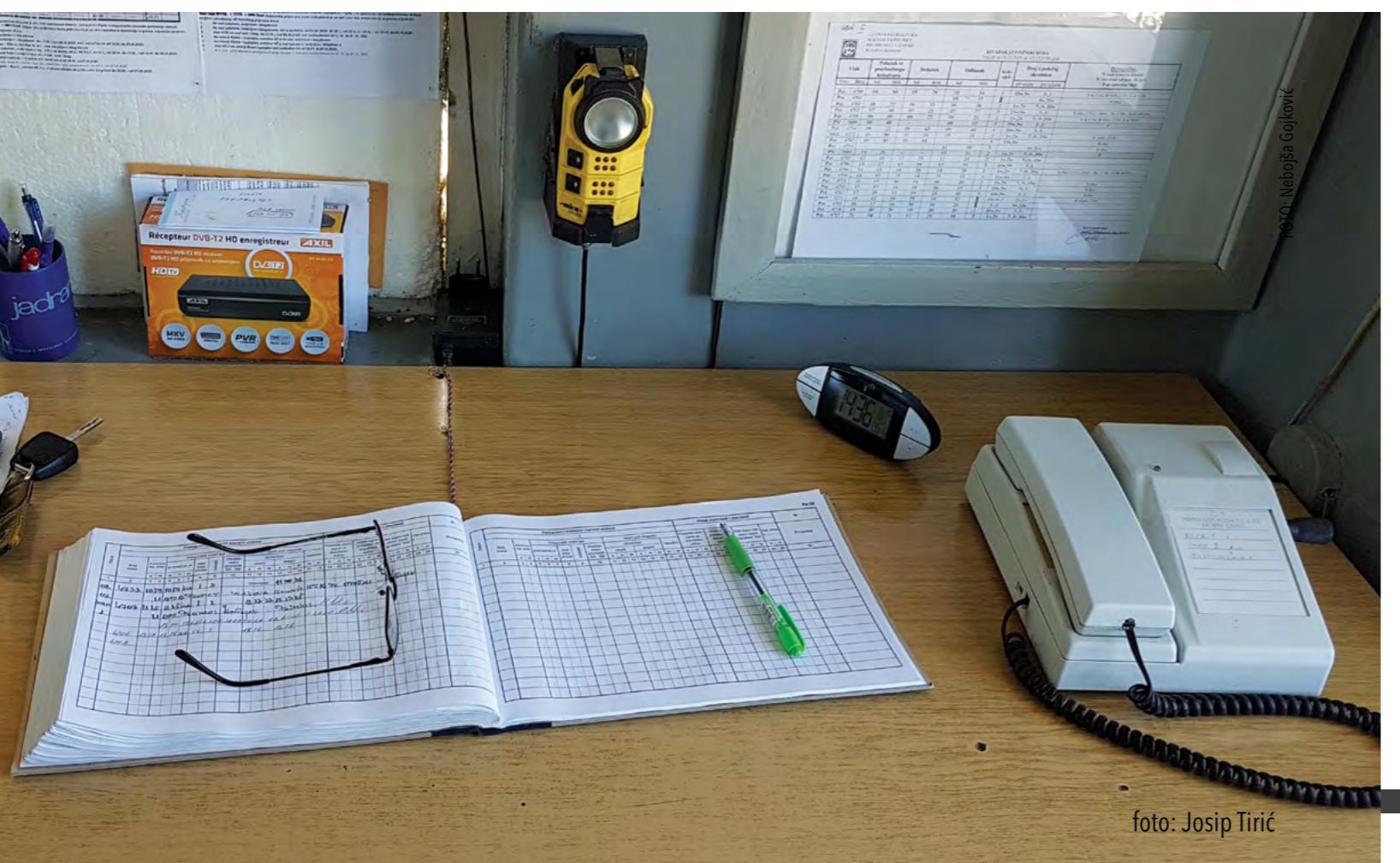


foto: Josip Tirić

ŽIVOT S KORONOM: KONCEPT PRIMJERENOG STRAHA

Samo budala se ne boji. Strah je racionalan kada postoji opasnost. No, strah teži oteti se kontroli. Somatski teži prerasti u paniku, osobito kada smo suočeni s nepoznatom opasnošću. To se dogodilo u ožujku i travnju. Postavlja se pitanje kako spriječiti paniku? Kako strah učiniti primjerenim?

Pitanje možemo i drugačije postaviti: kako u uvjetima pandemije uravnotežiti zdravlje, sigurnost i slobodu?

Ova pitanja se ne bi postavljala kada bi Struka imala jedan i jednostavan recept. No Struka taj recept nema. I Struka uči, baš zato jer je suočena s nečim što se događa po prvi put. Prilagođava svoje preporuke novim saznanjima i promijenjenim okolnostima. Zbog toga je važno da i mi laici (javnost), u mjeri u kojoj je to moguće, preispitujemo. Upozoravamo na stvari za koje nam se čini da se nalaze izvan vidokruga struke, a mogle bi biti važne. Stvari iz domene prava, ekonomije, psihologije, obrazovanja i drugih područja. Jer, sva područja su zahvaćena ovom krizom. Ne postoji samo jedna Struka...

...Pretjerani strah odnosno zastrašivanje često nisu potaknuti modelskim pogreškama već u igri mogu biti i humanistički motivi brige za ljude (s ciljem da se utječe na njihovo ponašanje). Unatoč tome, strah ćemo učiniti primjerenim tako što ćemo propitivati svaku informaciju, broj i trend, tražeći od znanstvenika da budu precizni, odmjereni, odgovorni i da priznaju kada nešto ne znaju, a ne da iluzijom znanja

pune prostor u kojem se znanje tek gradi. Ako prihvatimo takvo polazište, ne znači da želimo umanjiti problem. Podsjetimo, strah je dobar kome ga je Bog dao. Ali, kakav strah? Primjereno strah. Jer, treba se bojati i kasnih dijagnoza i terapija od drugih letalnih bolesti ako zdravstveni sustav radi sa smanjenim kapacitetom zbog borbe protiv korone. Treba se bojati socijalnih i psiholoških posljedica korona krize. Treba se bojati gospodarskih posljedica, i u kratkom i u dugom roku, i ne nasjedati na obećanja da vlada može isplaćivati plaće u privatnom sektoru kolikogod zatreba.

Točnije: treba se bojati svega. Ali, primjereno. Na način koji će uravnotežiti zdravlje, sigurnost i slobodu. U kratkom i u dugom roku. Tek kada na taj način počnemo gledati na problem korone, imat ćemo šansu svladati taj izazov.

Moj stav ne isključuje mogućnost da će se prognoze jednom ponovo revidirati, i to u lošiju stranu, ako se okolnosti promijene. Ne isključuje potrebu da budemo maksimalno oprezni i odgovorni. No, primjereno strah, prije svega, zahtijeva

odgovornost prema samome strahu, odnosno prema potrebi da uvažimo sve životne strahove i razborito ih odvagnemo u svjetlu kratkoročnih i dugoročnih učinaka, ne samo ovoga virusa, nego i reakcija društva na njegovo širenje.

autor: Velimir Šonje (<http://arhivanalitika.hr/blog/zivot-s-koronom-koncept-primjerenog-straha/>)



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:
Zoran Petters, manevrist Zagreb RK
foto: Branimir Butković

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

Važno:

od slijedećeg broja „Na peronu“ će izlaziti samo u digitalnom izdanju. Svi koji ga žele i dalje čitati imat će priliku pregledati ga i preuzeti u .pdf-u na uobičajenim mjestima objave:

www.spvh.hr
<https://www.facebook.com/spvh.hr>

Preko naših povjerenika distribuirat ćemo ga našim članovima, ali i svim zainteresiranim putem e-maila, WhatsApp-a, Vibera.

Želite li da Vam izravno pošaljemo digitalno izdanje javite se s Vašim podacima na spvhaperonu@gmail.com



SKOČI MI ZAVRAT, POČUPAJ MI KOSU, ALI PARE NE DIRAJ

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Prva polovica ove godine obilovala je događajima kojima je iz današnje perspektive teško definirati pravo značenje. Taman kada je izgledalo kako je napokon u ovoj zemlji sve krenulo nabolje, cijeli svijet je zadesila pandemija virusa CORONA, pa je Zagreb uzdrmao i potres. Željezničari su u ovoj godini očekivali novi kolektivni ugovor sa znatno boljim primanjima, no kada je postalo jasno kako je blagajna prazna tri reprezentativna sindikata potpisala sa krizni kolektivni ugovor na pola godine (s mogućnošću produljenja na još šest mjeseci) prema kojem željezničari zadržavaju postojeća materijalna prava. Osim nadređenih službenika (a to će i obrazložiti) malo je koji radnik na željezničari zadovoljan svojim primanjima. No, čini mi se da u datim okolnostima, a ljudi su skloni zaboraviti kakva je primjerice situacija bila u ožujku ove godine - nije se moglo bolje. No svatko će misliti svoje, a love je za prosječnog željezničara objektivno malo.

S jedne strane Pregovarački tim je u konačnici 5. svibnja 2020. predlagao,

ukidanje regresa, božićnice, uskrsnice, jubilarne nagrade, dara za djecu i još koješta toga... Da li su taj tim činile osobe od povjerenja poslodavca ili se tu radi i o stručnjacima širokog spektra znanja, no taj je prijedlog za svakoga razumnog bio neprihvatljiv. U krajnju liniju ti su igrači smanjenja predlagali smanjenja i za sebe pošto i sami rade na željeznicama. To me podsjetilo na tvrdnju jednog umirovljenog sindikalca koji je našu menagersku elitu opisao riječima: „Možeš im skočiti za vrat, prste im zabiti u oči, čupati ih za kosu, pljuniti im u lice, ali samo im pare ne diraj.“ No oni predlažu smanjenje za sve radnike pa i za sebe - otkuda sad to? U krajnju liniju trebalo im je i dati ono što traže.

Nakon što je 29. svibnja kolektivni ugovor potpisana na facebooku su se moglo pročitati brojne izjave ogorčenih željezničara:

- „Mene zanima što je to projekt, koliko ljudi piše projekte, koja je naknada za to i koja je svrha pisanja projekata???

- Kad ćemo početi razgovarati o povećanju plaće??? Bez dodataka prometnik na prekidu radi skoro za

minimalac, a o skretničarima da i ne pričamo.“

- „Ovo je dno dna za radnike izvršne službe, a o podcenjivanju da i ne govorim. Za čega da radimo - za kruh i vodu. Dok su svi u „lijepoj našoj“ dobili povećanje, mi od 2007. ni lipe.“

Ovo je samo par skraćenih izjava, ali mislim da je iz njih sve jasno. Kako se ovdje uglavnom govorio o nezadovoljstvu radnika izvršne službe reći će samo da i činovnik s visokom spremom i referentskom pozicijom s dvadesetak godina stiče ne dostiže republički prosjek plaće od 6700 kuna. Zasigurno među službama i poslovima ima neusklađenosti u plaćama, ali te razlike nisu drastične i koja kuna gore dole nikoga ne bi trebala previše nervirati.

No ljudi su skloni vidjeti i iznervirati se kad njihov kolega za susjednim stolom nezasluženo ima 200 kuna veću plaću, a puno ih manje smetaju padobranci koji doljeću s koeficijentima i popunjavaju rukovodeće pozicije. Realno, stotina eksperata košta koliko 250 izvršnih radnika ili službenika. I neka, ako vrijede neka se i plate.

No kako se postaje nadređeni, odnosno dobro plaćeni službenik. U kolikoj tu mjeri znanje, vještina ili iskustvo igraju ulogu? Naravno svi mi prosječni, nesposobni, netko će reći i ljubomorni, o tome imamo jednako mišljenje. No tako je kako je...

S jedne strane se govori o velikim ulaganjima u željeznicu, a kada se malo prošče prugom slika je tužna da tužnija teško može biti. Kolodvor Osijek zarastao je u korov i kada su se tamošnji umirovljenici javili da dobrovoljno i bez naknade pokose travu nisu dobili zeleno svjetlo pošto nisu obučeni za sigurno kretanje kolosijecima, za rukovanje kosičicama i slično... Kada bi se netko na lokalnoj razini usudio krenuti odobriti takav poduhvat teško da bi ga pohvalili. Ne tako davno travu bi sami željezničari, i sadašnji i bivši pokosili, isto kao što bi zimi razgrnuli snijeg. Danas je to drugačije, treba napraviti javni natječaj, pa odabratи najbolju ponudu pa platiti i ako je moguće sve napraviti na vrijeme...

Vratimo se na managerske pozicije. Dakle, one su rezervirane za stranačke, nešto manje rodačke i kumske kadrove. Bivši ministar prometa Siniša Hajdač Dončić tako je 2014. smijenio Peričićevu Upravu i doveo je mladu ekipu na rukovodeća mjesta u HŽ Infrastrukturu. Premda je istu, Peričićevu, upravu prethodno na sva zvona hvalio, situacija više nije bila ista: 'Stvari u željeznicama su se promijenile, ali nažalost mentalitet nekih ljudi koji rade na željeznicama je ostao isti. Imamo dobra iskustva nekih srednjoeuropskih zemalja gdje je jedan član uprave uvijek osoba iz sustava, a drugi članovi dolaze iz nekretninskog i financijskog biznisa.' I kako ima ljudi koji sve što dotaknu zeznu, a naš dobri Dončić spada u tu kategoriju, stvari se nisu najbolje razvijale. Došlo je tu dosta mladih ljudi, tražilo se lopove, dijelili su se bizarni i sramotni otkazi, mijenjali su se i Pravilnici kako bi mlađi ljudi bez uvjeta mogli doći na zasluzene pozicije... No sreće i pomaka nije bilo. I

na kraju promjenom vlasti „u kolopletu emocija“, promjenom vlasti odlazi i ta Uprava. No novom promjenom vlasti, začudo, malo se što promijenilo. Manji dio Hajdaševih mladih lavova se sklonio na rezervne položaje zaštićen tko zna kakvim ugovorima, a većina ih je zadržala svoje fotele. Zanimljivo, premda se radi o vrhunskim stručnjacima, nitko se više nije zaštelio nekretninskog ili financijskog biznisa. Ili recimo ovako kada bi na kakvu ravnateljsku poziciju stavili prosječnog referenta s kojim desetljećem radnog staža da li bi se što promijenilo na gore? Ili još bolje, da ih stotinu zarotiramo i imenujemo isto toliko običnih smrtnika na njihova mjesta? Ma naravno da se ništa ne bi promijenilo, upravo suprotno siguran sam da bi i bolje bilo. No tko je tom zamišljenom referentu ili svima njima kriv što nemaju strica i (ili) tatu na pravoj strani.





PROTIV GLUPAVIH ZAMISLI

PIŠE: SPVH

FOTO: Nebojša Gojković

Pismo Upravi HŽ Infra

Poštovani,
koristimo priliku još jednom obratiti vam se na temu redovite provjere znanja izvršnih radnika u 2020. godini. Uvodno podsjećamo da je na osnovu Pravilnika RH-643 donesen naš interni akt Pravilnik HŽL- 644, kojim se predlaže uvođenje nepotrebne i ničim argumentirane provjera znanja izvršnih radnika pisanim putem.

Ovu okolnost uvažili su u HŽ Cargu d.o.o. i HŽ Putničkom prijevozu d.o.o. te provjeru znanja svojih izvršnih radnika provode usmenim putem. Međutim, u HŽ Infrastrukturi d.o.o. grupa koja je pripremala Operativni plan provedbe redovite provjere znanja izvršnih radnika HŽ Infrastrukture d.o.o. u 2020. godine se opasno zaigrala te nameće provjeru znanja pisanim i usmenim putem uz bodovanje koje se rijetko gdje primjenjuje, osobito ne na Prometnom fakultetu.

Izvršni radnici doživljavaju ovu najavu kao iskaz nepovjerenja prema njihovom

radu. Činjenice ukazuju da je stanje sigurnosti u željezničkom prometu vrlo dobro i stabilno, o čemu svjedoče podaci Sustava upravljanja sigurnošću objavljeni u Izvješću o sigurnosti za 2019. godinu:

- ozbiljne nesreće smanjene za 18,7%
- broj incidenata smanjen je za 14%
- broj smrtno stradalih osoba smanjen je za 26%
- broj teško ozlijedenih osoba smanjen je za 18,8%
- broj sati prekida prometa smanjen je za 60%
- iznos materijalne štete smanjen je za 44%.

Međutim, u HŽ Infrastrukturi d.o.o. grupa koja je pripremala Operativni plan provedbe redovite provjere znanja izvršnih radnika HŽ Infrastrukture d.o.o. u 2020. godine se opasno zaigrala te nameće provjeru znanja pisanim i usmenim putem uz bodovanje koje se rijetko gdje primjenjuje, osobito ne na Prometnom fakultetu.

Izvršni radnici doživljavaju ovu najavu kao iskaz nepovjerenja prema njihovom

predloženi Operativni plan provedbe redovite provjere znanja izvršnih radnika HŽ Infrastrukture d.o.o. u 2020. godine sami otežavamo financijske okolnosti, ali i organizacijski jer predložena provjera znanja obuhvaća i činjenicu da će:

- članovi ispitnih povjerenstava četiri mjeseca će biti izvučeni iz redovitih procesa rada.
- dolazak izvršnih radnika u mesta testiranja, prvo na pismenu, a zatim usmenu provjeru znanja svakako povećava troškove, a i znatno otežava raspored rada po pojedinim radnim mjestima.

Temeljem iznijetih činjenica tražimo da Uprava donese odluku kojom će se Operativni plan provedbe redovite provjere znanja izvršnih radnika HŽ Infrastrukture d.o.o. u 2020. godini ureći tako da:

1. Redovita provjera znanja provodi se usmenom provjerom znanja pojedinog izvršnog radnika.
2. Sadržajna struktura pitanja usmenog ispita povezana je s mjestom rada pojedinog izvršnog radnika.

Izmislu ispitno povjerenstvo prioritetno će usmeno provjeriti znanje izvršnog radnika iz područja obavljanja poslova tog izvršnoga radnika u mjesnim prilikama.

3. Izuzetno izvršni radnik koji je tijekom pet godina sudjelovao u svim redovitim poučavanjima koja je za njegovo radno mjesto organizirao poslodavac, (bez ijednog neopravdanog izostanka), te koji kroz to vrijeme nije sudjelovao ni u jednom željezničkom izvanrednom događaju, svojim radom dokazao je stručnu sposobljenost te ne podliježe provjeri stručne sposobljenosti, ali mora Povjerenstvu dostaviti pisane dokaze zadovoljavanja uvjeta.

Očekujemo Vaše razumijevanje.

Lijep pozdrav.

SPVH



broj: A/10-6/2020.
U Zagrebu, 23. lipnja 2020.

SINDIKAT PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE
UNION OF CROATIAN TRAIN DISPATCHERS

HŽ INFRASTRUKTURA d.o.o.
Uprava
članovima uprave - svima

Poštovani,

koristimo priliku još jednom obratiti vam se na temu redovite provjere znanja izvršnih radnika u 2020. godini. Uvodno podsjećamo da je na osnovu Pravilnika RH-643 donesen naš interni akt Pravilnik HŽL- 644, kojim se predlaže uvođenje nepotrebne i ničim argumentirane provjera znanja izvršnih radnika pisanim putem.

Ovu okolnost uvažili su u HŽ Cargu d.o.o. i HŽ Putničkom prijevozu d.o.o. te provjeru znanja svojih izvršnih radnika provode usmenim putem.

Međutim, u HŽ Infrastruktu d.o.o. grupa koja je pripremala Operativni plan provedbe redovite provjere znanja izvršnih radnika HŽ Infrastrukture d.o.o. u 2020. godine se opasno zaigrala te nameće provjeru znanja pisanim i usmenim putem uz bodovanje koje se rijetko gdje primjenjuje, osobito ne na Prometnom fakultetu.

Izvršni radnici doživljavaju ovu najavu kao iskaz nepovjerenja prema njihovom radu. Činjenice ukazuju da je stanje sigurnosti željezničkom prometu vrlo dobro i stabilno, o čemu svjedoče podaci Sustava upravljanja sigurnošću objavljeni u Izvješću o sigurnosti za 2019. godinu:

- ozbiljne nesreće smanjene za 18,7%
- broj incidenata smanjen je za 14%
- broj smrtno stradalih osoba smanjen je za 26%
- broj teško ozlijedenih osoba smanjen je za 18,8%
- broj sati prekida prometa smanjen je za 60%
- iznos materijalne štete smanjen je za 44%.
- od 2792 atestirana radnika samo 13 pozitivnih što iznosi 0,47 % alkoholiziranih radnika.

U prilog zadovoljavajućem znanju izvršenju radnih zadataka govori i činjenica smanjenja godišnjeg fonda sati redovitog poučavanja izvršnih radnika sa 36 na 32 sata (12%), odnosno sa 18 na 16 sati. Zar bi se isto smanjivalo da su prilike nepovoljne?

I na kraju upozorenja koristimo priliku istaknuti da si u vrijeme krize kroz predloženi Operativni plan provedbe redovite provjere znanja izvršnih radnika HŽ Infrastrukture d.o.o. u 2020. godine sami otežavamo financijske okolnosti, ali i organizacijski jer predložena provjera znanja obuhvaća i činjenicu da će:

- članovi ispitnih povjerenstava četiri mjeseca će biti izvučeni iz redovitih procesa rada.
- dolazak izvršnih radnika u mesta testiranja, prvo na pismenu, a zatim usmenu provjeru znanja svakako povećava troškove, a i znatno otežava raspored rada po pojedinim radnim mjestima.

Temeljem iznijetih činjenica tražimo da Uprava donese odluku kojom će se Operativni plan provedbe redovite provjere znanja izvršnih radnika HŽ Infrastrukture d.o.o. u 2020. godini ureći tako da:

1. Redovita provjera znanja provodi se usmenom provjerom znanja pojedinog izvršnog radnika.
2. Sadržajna struktura pitanja usmenog ispita povezana je s mjestom rada pojedinog izvršnog radnika. U tom smislu ispitno povjerenstvo prioritetno će usmeno provjeriti znanje izvršnog radnika iz područja obavljanja poslova tog izvršnoga radnika u mjesnim prilikama.
3. Izuzetno izvršni radnik koji je tijekom pet godina sudjelovao u svim redovitim poučavanjima koja je za njegovo radno mjesto organizirao poslodavac, (bez ijednog neopravdanog izostanka), te koji kroz to vrijeme nije sudjelovao ni u jednom željezničkom izvanrednom događaju, svojim radom dokazao je stručnu sposobljenost te ne podliježe provjeri stručne sposobljenosti, ali mora Povjerenstvu dostaviti pisane dokaze zadovoljavanja uvjeta.

Očekujemo Vaše razumijevanje.

Lijep pozdrav.



PREVAŽNO JE SAČUVATI NACIONALNOG PRIJEVOZNIKA

PIŠE: Anto Iličić
FOTO: Blaža Vučić

Gospodine Vukiću, mi koji vas pozajemamo i pratimo dugi niz godina ponosni smo na to da ste od prometnika vlakova i šefa kolodvora, danas na poziciji direktora Rail Cargo Logistics - Croatia d.o.o. Možeteli nas u kratko upoznati s izazovima sadašnjeg posla kojeg obavljate?

Prije svega hvala na lijepim uvodnim riječima! Iskreno, i sam sam ponosan na posao koji radim, a osobito na tim mlađih, stručnih i vrlo sposobnih ljudi s kojima radim. Ljudi su ključ svakog uspjeha i neuspjeha.

Od 26. svibnja 2014. nastupate na tržištu pod imenom Rail Cargo Logistics - Croatia d.o.o. Koji razlozi su doveli do ove promjene? Austrijske državne željeznice (ÖBB) su davne 2000 godine započele proces internacionalizacije. Tada su diljem Europe pokupovali razne špedicije i objedinili ih u Spetitions Holding

u kojemu su sve kupljene špedicije nosile vlastito ime. Nakon toga došlo je vrijeme „sređivanja portfelja“ u sklopu kojega je proveden proces okupnjavanja te je nekoliko špedicija spojeno u jednu. U tom procesu naša prvotna firma s kojom smo nastupili na području RH, koja se zvala Raabersped, spojena je s još nekim firmama u Express Interfracht Croatia. Slijedeći postupak bio je jačanje „korporativnog imagea“ te su u sklopu njega sve firme dobile ime Rail Cargo s nastakom djelatnosti kojom se bave (Operate, Logistics, Carrier, Wagon...) te zemlje u kojoj djeluju. Tako smo mi dobili konačno ime kojim nastupamo na području RH Rail Cargo Logistics Croatia d.o.o.

Na vašim Internet stranicama može se pročitati kako ste jedan od vodećih pružatelja logističkih usluga u Europi. Molimo više detalja o toj poziciji.

Danas svi za sebe vole reći da su

vodeći, ali u našem slučaju to doista i je tako. Rail Cargo Group, koja je u 16 europskih zemalja prisutna kroz svoju špeditorsku djelatnost (RCL) te u deset njih kroz vlastitu produkciju (RCC) vodeći je pružatelj usluga na području Europe kroz ovako razgranatu mrežu firma kroz koje pruža uslugu. Prema ostvarenom bruto prometu RCG je drugi u Europi, ali je po ostvarenom profitu prvi.

Može li Rail Cargo Austria preko Rail Cargo Logistics - Croatia ili bilo koja druga velika kompanija uspješno poslovati na malom hrvatskom tržištu?

Ne samo da može, nego i posluje. Mi smo to dokazali kroz sve ove godine. Uspješnost posovanje može se mjeriti na razne načine, a samo jedan od njih je dobit društva. Prema javno dostupnim podacima vidljivo je da je prosječna dobit našega društva grubo oko 500.000 Eura godišnje. Naše tržište je takvo kakvo je. Netko



kaže da je malo, ali ja osobno smatram da i nije tako malo. Njegova specifičnost su naše luke, ali i značajan geoprometni položaj koji nam pruža mogućnost da se u suradnji s firmama iz zemalja našeg okruženja, nametnemo na većem prostoru što smo djelomično i uspjeli.

Prati li vaša prisutnost na hrvatskom prijevoznom tržištu i ulaganja u rast kompanije i ulaganja u ljudi? Jesu li Vam uz austrijske standarde u radu radnici isto tako plaćeni?

Ulaganje u zaposlenike se višestruko isplati. Samo jedan vid toga ulaganja je ulaganje u tečajeve stranih jezika. S ponosom mogu istaknuti da svi naši zaposlenici, osim materinjeg jezika govore i dva strana jezika; najčešće Njemački i Engleski, a imamo kolegu koji osim ta dva tečno govori i Talijanski jezik jer je studirao u Rimu. Plaće u našoj firmi su znatno iznad prosjeka RH, a zadnjih godina smo uz uskrsnicu, božićnicu, dodatak za godišnji odmor isplaćivali i 13. plaću te naknadu za svako novorođeno dijete. Poznata premla "dobar zaposlenik je zadovoljan zaposlenik" je bezvremenska i doista smatram da je svaka kuna uložena u zaposlenike samo investicija koja se obilato vraća.

Koliko se RCL Croatia u poslovanju oslanja na željeznicu?

Naš isključivi dobavljač željezničkih usluga do 2013. godine bio je HŽ Cargo, a nakon liberaliziranja tržišta željezničkih usluga, tamo gdje nismo uspjeli postići konkurentnu cijenu ili kvalitetan servis koji su zahtjevali naši kupci, počeli smo koristiti vlastitu produkciju odnosno sestrinsku firmu RCC Croatia. Mi i danas surađujemo s HŽ Cargom i želje nam je opseg te suradnje povećati, koliko god će nam biti dozvoljeno s njihove

strane. Smatram da je za sve nas pre važno sačuvati nacionalnog prijevoznika; HŽ Cargo i mi ćemo zasigurno dati svoj doprinos tome. Prvi koraci nove uprave HŽ Carga su za nas ohrabrujući i mi ćemo se svim silama truditi zadobiti povjerenje i povećati opseg suradnje s njima.

Željeznička je infrastruktura odvremenakadaste vibilina Hrvatskim željeznicama do danas u gorem stanju nego za vrijeme Domovinskog rata, koridorske brzine su često tek bijednih 40 km/h. Koju prednost željeznicu uzimate kao značajnu kad ugavarate prijevoz svojih proizvoda?

Željezница je po svojoj vokaciji upućena na masovne terete, odnosno prvenstveno sirovine, a nakon toga i poluproizvode i gotove proizvode. Ona i danas u svijetu čini okosnicu gospodarstva, a novim željezničkim paketom EU koji će izići koncem ove godine ona će bitno ojačati svoju ulogu. Dok se efekti toga ne vide kod nas, u ne mogućnosti čekanja mi smo bili primorani prije 8 godina otvoriti vlastiti kamionski odjel. Tamo gdje nismo bili konkurentni željeznicom mi smo robu prevozili kamionima kako bismo zadržali povjerenje naših kupaca i kako bismo im olakšali pronalaženje rješenja u području logistike. Samo prošle godine mi smo kamionima prevezli 120.000 tona robe.

Može li se govoriti kako će željezница biti generator gospodarskog razvoja ili je to izlizana floskula kojom se zamagljuju oči javnosti?

Mislim da to nije "izlizana floskula" kako ste naveli. Ulaganja u željeznicu zasigurno i jesu generator razvoja, ali bi efekti tog ulaganja zasigurno bili pozitivniji za RH kada bismo imali moćniju građevinsku operativu koja bi bila u stanju ponuditi konkurentnu



cijenu i na tom tržištu se nositi s stranim kompanijama. Ipak, i ovako kako je, jedan dio toga kolača sigurno će ostati i našim tvrtkama koji su ili kooperanti ili dobavljači firmama koje su pobijedile na tim natječajima.

Uslugu prijevoza željeznicom u Lijepoj našoj, koliko nam je poznato, vrše Vam tri prijevoznika: HŽ CARGO, RCCC i PPD današnji ENNA TRANS. Možete li napraviti usporedbu o prevezenoj količini robe kod tih prijevoznika u proteklih godinu dana?

Za nas usluge prijevoza rade HŽ Cargo i RCC Croatia, ali naša sestrinska firma RCC Croatia ima ugovore o produkcijskoj suradnji sa svim prijevoznicima u Hrvatskoj koje prihvataju tu suradnju. Koliko je meni poznato, jedini prijevoznik koji je do sada odbijao taj oblik suradnje je bio HŽ Cargo, ali se nadam da će se i ovdje stvoriti uvjeti za kvalitetnu suradnju na obostranu korist. Gruba podjela željezničkog tržišta u RH je takva da otprilike 50 % tog tržišta drži HŽCargo, a ostalih 50 % ostali prijevoznici gdje je naša sestrinska firma RCC Croatia odmah iza HŽ Carga, a iza nas su Enna Transport, Train Hungaria, Transagent Rail, Rail&See, SŽ Cargo te ostali registrirani prijevoznici koji za sada nemaju značajniji tržišni udio.

Imate li probleme s prijevoznim kapacitetima, tj. vagonima i lokomotivama, obzirom na vrstu robe koju prevezite i pruge kojima vozite?

Lagao bih kada bih rekao da nemamo, ali ih manje ili više uspješno rješavamo. Ključna stvar u našem poslu, naravno osim kvalitetne vuče, su kvalitetni i moderni vagoni kojima se "dobiva utakmica". RCG, naša

matična kompanija trećinu posla vrši vlastitim vagonima, trećinu vagonima stranih željezničkih uprava, a trećinu iznajmljenim privatnim vagonima. U svom sastavu RCG ima oko 26.000 vagona od kojih se zastarjeli vremenom napuštaju, ali se istovremeno ulaže jako puno novaca u razvoj vlastitih vagona te u nabavku novih. Bez ovoga nema budućnosti niti jedne kompanije koja se želi baviti poslom kojim se bavimo.

Robu iz BiH prevozite u Albaniju. Tu nema prijevoza željeznicom, ili ... ali na nekim drugim relacijama potpuno ste oslonjeni na prijevoz željeznicom.

Albanija je povezana željezničkom prugom i do nje je moguće voziti. Taj pravac je za nas sekundarnog karaktera, ali prisutnost i na tom tržištu je određena referenci.

Opišite nam „Balkanski vlak“ tj. posebnu uslugu za jugoistočnu Europu kroz nekoliko otprema iz Štúrova, Soprona, Kiskunhalasa, Villacha i Ljubljane/Zalogu preko Kelebije i Šida što omogućuje transport robe u kompletnim vlakovima za Grčku, Srbiju, Makedoniju, Kosovo, Albaniju, Bugarsku i Tursku.

Ne samo taj nego i svi drugi „Projektni vlakovi“ naše su oružje u pružanju kvalitetne usluge. U jednom interview-u naš tadašnji predsjednik uprave, a nedugo iza toga i austrijski premjer rekao je: „naše tržište je Europa. Kako bismo to postigli bilo je nužno formirati mrežu projektnih vlakova na svim potrebnim relacijama, a samo jedan od njih je i tzv. „Balkan Zug“. Kod ovih vlakova se radi o definiranom mjestu nakupljanja pojedinačnih vagonskih pošiljaka i grupa vagona te njihove otpreme na dužim relacijama, odakle se ponovo kao pojedinačni ili grupe vagona



odvoze na odredišta.

Hvalite se i ponudom kompletnih vlakova, „ZND Express“, iz Soprona (Mađarska) do granice prema ZND zemljama u Záhonyju. Ti kompletni vlakovi prevoze robu iz Italije, Austrije i drugih zapadnoeuropskih zemalja za ZND-zemlje. Vole li ti vlakovi i na prugama u RH?

Mi se time ne hvalimo nego to ističemo kao našu prednost u pružanju usluge željezničkog prijevoza. Kako bi se sve ovo postiglo potrebno je povjerenje i suradnja nacionalnih prijevoznika.

Rumunjska je glavno polazište za RCCC u istočno europskoj mreži. Je li tako uz pomoć Rail Cargo Austria roba umjesto X. koridorom skrenuta na 4. koridor?

Do skretanje prometnih tokova sa području RH i nekih susjednih zemalja došlo je nesretnim ratom i obustavom prometa na tadašnjem desetom koridoru. Kada roba jednom pronađe novi put nju je jako teško vratiti nazad. Osobito iz razloga što se u te nove prijevozne pravce kontinuirano ulagalo, dok su naše tranzitne pruge samo padale po pitanju kvalitete prijevoza u usporedbi s njima. Ipak, nakon liberaliziranja tržišta željezničkih usluga jedan dio roba vraćen je na te pravce, što se vidi iz ukupnog volumena prevezene robe željeznicom, koji je s devet narastao na gotovo 15 milijuna tona.

Rail Cargo Group je jedan od 3 top operatera u Europi, s prihodom od 2,3 milijarde Eura, od kojih se više od polovice ostvaruje izvan Austrije. Ako te brojeve sputimo na razinu Vašeg učinka u RH kako će to izgledati?

Mi smo prošle godine prevezli 1,2 milijuna tona robe željeznicom i oko 120.000 tona kamionima. Osim toga bavimo se i contract logistikom u sklopu koje na području grada Zagreba imamo tri moderne skladišta. Kroz sve ovo ostvarili smo promet od 18,6 milijuna Eura.

Molimo za kraj poruku željezničarima koji Vas još uvijek drže svojim.

Nitko od nas nije, niti je to moguće, rođen da bi bio željezničar. Nije važno što čovjek u životu radi, ali je važno da u onome što radi uživa i teži da u tome bude najbolji. Kroz sve ove godine jako sam zavolio željeznicu i željezničare. Zahvalan sam dragom Bogu da me je doveo na ovaj put. Kada bih ponovo živio, ponovo bih volio raditi ovaj posao jer je jako kreativan, zanimljiv, a u konačnici i isplativ. Moja poruka mladim ljudima, koji su moj trajni izvor nadahnuća, je: izaberite logistiku kao svoje zanimanje. To je najbrže rastuća djelatnost na svijetu.

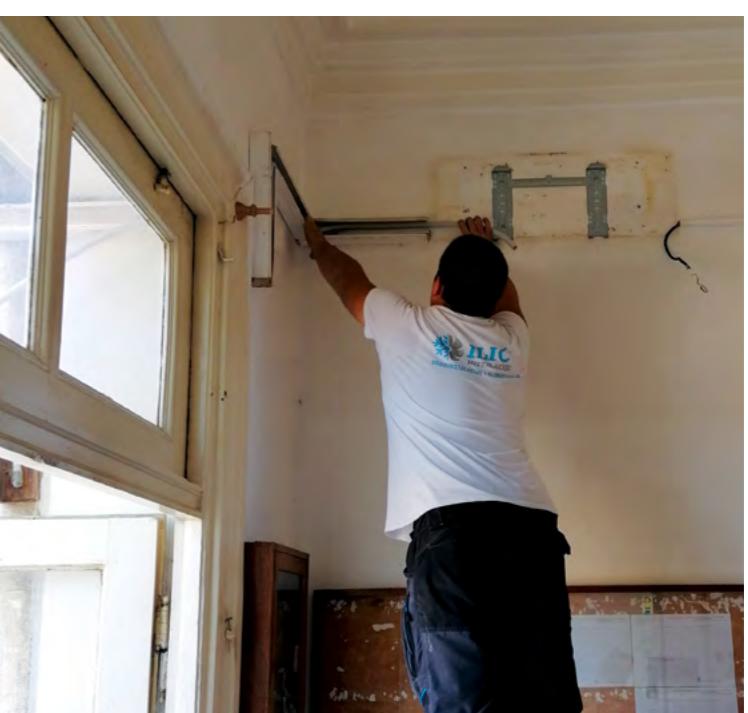
NAPOKON OSVJEŽENJE

PIŠE: Ante Kunčić
FOTO: Ante Kunčić



Uz sve nedače koje su nas zahvatile kao što su korona i nedostatak turista ljetno je započelo a temperature u Dalmaciji već dosežu preko 30°. Unatoč tomu na području regije Jug stanje s ispravnosću klima uređaja u prometnim uredima i blok kućicama je alarmantno.

Kako je poznato ove godine još nije potpisani ugovori za održavanje istih ali to nije valjan razlog da pojedini klima-uređaji stoje neispravni duže od godinu dana. Tako je i slučaj u prometnom uredu u Šibeniku gdje je uređaj neispravan a prometni ured je tako napravljen da nema prozora pa su uvjeti rada u njemu gotovo nemogući. Upornošću nas u SPVH i uz pomoć Poslodavca upravo je ovih dana došlo do nabavki novih uređaja za kolodvore Šibenik i Žitničke su naši radnici napokon dočekali osvježenje i u njihovo ime hvala svima koji su sudjelovali u rješavanju ovog problema.





ZORAN PETTERS
manevrist u Zagreb RK

DVA TJEDNA „ZAGLAVIO“ NA RANŽIRNOM KOLODVORU

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Kao i dobar dio radnika zagrebačkog Ranžirnog kolodvora, Zoran Petters dolazi s područja Novske pri čemu treba reći da se ime grada zapravo veže za jedan širi prostor. Tako se tu svrstava Subocka, Plesmoža, pruga prema Lipiku, Kutina, Brestača... Manevrist, Zoran Petters je iz Banove Jaruge koju također svrstavaju pod novljensko područje.

- „Kada sam se prvi put „skinuo“ 1992. godine počeo sam raditi u ZOP-u Novska. Prethodnu godinu bio sam u 125. novljanskoj brigadi. Kao mogućnost nudilo nam se školovanje za pružnog poslovođu ili za promet. Nas pet, šest se odlučilo za promet i ajmo u školu, premda o svemu tome nismo puno znali. Kako su se radna mjesta u Novskoj ukidala, mi smo završili na Glavnom ili ranžirnom kolodvoru u Zagrebu. Imam položen ispit i za rukovaoca manevre. No sada je sve to prošlost i danas u osnovi radim najbolje što mogu u svim vremenskim prilikama i neprilikama.“ Kada je, tokom ožujka, zbog pandemije virusa Corona ukinut međugradska prijevoz, naš je sugovornik dva tjedna „zaglavio“ na ranžirnom kolodvoru.

- „Tko je bio doma, ostao je doma. Ja sam pak dva tjedna ostao na ranžirnom kolodvoru. Spavao sam u službenoj prostoriji, a u slobodno vrijeme sam kosio travu, koje ovdje ima koliko hoćeš. Mislio sam, kad sam već tu što ne bih nešto korisno uradio, a i brže će mi vrijeme proći. Sada je sve uredno, ali to nije došlo samo od sebe.“

Na Ranžirnom kolodvoru posla je sve više, a broj radnika se ne povećava. Uz to plaće manevrista nisu takve da bi ljudi mogli biti zadovoljni.

- „Teško je pošto, je posla sve više. Radimo i za strane prijevoznike. Oni ponekad imaju neke posebne

zahtjeve, no mi odradimo najbolje što možemo, ono što smijemo. Svi smo mi jedna klapa, i strojovođe i prometnici i mi, koja treba odraditi posao. Za naš trud, sa subotama nedjeljem, noćnim radom, ulovimo do 5 tisuća kuna. Da nema dodataka bili bi na minimalcu.“

P - 2 je „radnička“ prijevozna karta za vlak. Danas se njome željezničari puno manje koriste nego prije desetak godina. No, Zoran Petters je ostao vjeran željeznicima.

- „Držim do običaja. Treba mi oko dva sata vožnje u jednom pravcu. Najteže je doći. Ustajem oko 3,15 pa na vlak i potom na autobus za Dugave. Autobusnu kartu od pothodnika do Ranžirnog kolodvora sami plaćamo, to nam firma ne pokriva. Sve u svemu to nije povoljno, pogotovo kda se sjetim

da smo nekada imali i toplik obrok plaćen. Tako danas dosta kolega putuje na posao osobnim automobilima. Organiziraju se da se mijenjaju kao vozači, a gorivo i cestarinu dijele.“

U slobodno vrijeme, Zoran povremeno igra mali nogomet, a uz to, kao dio priče, ide pečenje roštilja ili kuhanje graha. No vremena i nema baš previše. Na kraju su nas dečki počastili s trešnjema koje su ubrali oko postavnice II. Činilo mi se čudnim kako ih azilanti smješteni u „Porinu“ nisu preduhitirili:

- „Oni pobrste svo voće i zeleno i zrelo, a ove trešnje su dosta daleko od hotela i za njih ne znaju. Barem za sada.“



DVINA MELER



DVINA MELER

putopiskinja

Hobi pretvoren u posao

RAZGOVARAO: Nebojša Gojković
FOTO: Dvina Meler

Ona je sportašica, manekenka, model, novinarka, spisateljica i putopiskinja. Teško je procijeniti u kojoj je od pobrojanih kategorija uspješnija. Višestruka je prvakinja Hrvatske u karateu, pobjednica Otvorenog prvenstva Amerike u New Yorku, osvajačica srebrne medalje na Otvorenom prvenstvu Australije, pobjednica Otvorenog Panameričkog prvenstva u Nassau, te pobjednica „Kubota World Cupa“ u Los Angelesu. Godine 1998. proglašena je za Miss Sporta Hrvatske i Europe. Godinama je bila jedna od naših svjetski najpoznatijih, a samim tim i najuspješnijih manekenki i modela. Proputovala je gotovo cijeli svijet, radeći usput reportaže i putopise za mnoge naše, ali i inozemne novine, časopise i televizije. Objavila je i dvije knjige putopisa koje su jednako dobro prihvaćene kako od strane čitalačke publike, tako i od struke. Ona je Dvina Meler i naša je nova sugovornica u serijalu „POZNATA LICA I ŽELJEZNICA“. Od svih naših dosadašnjih „poznatih lica“, ona ima uvjerljivo najviše proputovanih kilometara željeznicom, što je uz njenu već spomenutu višestruku uspješnu karijeru, samo po sebi obećavalo jedan zanimljiv i više nego sadržajan razgovor. Kad je riječ o fotografijama, tu smo po prvi put napravili iznimku, odnosno odustali smo od uobičajene prakse fotografiranja naših sugovornika i uz razgovor odlučili objaviti fotografije iz privatne zbirke gde Meler. Razlog za ovu promjenu ne treba puno objašnjavati, budući da neke od fotografija koje ćete vidjeti predstavljaju istinske raritete željezničke fotografije, ne samo zbog svoje tehničke kvalitete, već puno više zbog svog sadržaja. Riječ je o fotografijama sa željezničkih putovanja po Africi, Aziji i Južnoj Americi, a posebno je zanimljivo to što na nekim od njih možete vidjeti kako izgleda unutrašnjost 1. razreda najvišeg ranga vlaka u nekim nama „egzotičnim“ državama. A sam razgovor tekao je otprilike ovako...

Poštovana gđo Meler, prije svega hvala Vam što ste se odazvali našem pozivu i pristali na ovaj razgovor. Za sam početak molim Vas da nam kažete nekoliko osnovnih podataka o sebi...

Rodena sam u Zagrebu, a odrasla u Velikoj Gorici gdje sam završila osnovnu školu i prirodoslovno - matematičku gimnaziju.

Da krenemo onda od Vašeg djetinjstva; „komando“ škole, detektivske agencije, borilački sportovi... Reklo bi se da ste djetinjstvo proveli netipično za jednu djevojčicu?

Obzirom na moj nemirni, znatiželjni, uporni duh nije ni moglo biti drugačije. Od najranije dobi osjećala sam snažnu potrebu za istraživanjima i avanturom. Imala sam bujnu maštu i neutaživu glad za otkrivanjem nepoznatog koja je ostala do danas. Mislim da se osoba jednostavno takva rodila. Nikad nisam osjećala da mi je to što sam djevojčica/žena prepreka

za ostvarenje mojih snova u bilo čemu. Sve što sam radila neopisivo me ispunjavalo i veselilo. Sjećam se da mi nikad u životu nije bilo dosadno. Dapače, uvijek sam imala neku zanimaciju koja me strastveno prožimala. Istovremeno, u rukavu i par drugih ideja koje sam tek imala plan realizirati. Imala sam sreću da sam imala poticajnu okolinu u smislu da sam imala pristup informacijama (moj otac je imao jako puno knjiga iz područja umjetnosti, povijesti, zemljopisa i astronomije) koje su „hranile“ moju maštu i potrebu za adrenalinom, a kasnije su mi dale i hrabrosti da se sama otisnem u svijet i nastavim živjeti životom kakav me oduvijek privlačio.

U tom periodu počeli ste se baviti i sportom u kojem ste kasnije ostvarili vrhunsku karijeru, a riječ je o karateu. Otkud ljubav prema jednom takvom sportu kojeg obično vezujemo uz muški spol?

Karate možda naizgled izgleda kao grub sport, ali ja u njemu vidim satkanu filozofiju života. To je sport u kojem nakon nekog vremena shvatiš da nije poanta pobijediti protivnika već samog sebe. Jer uvijek možeš više, jače, bolje. Traži od tebe da budeš najbolja verzija samog sebe i stalno pomiciš svoje granice. Specifičan je sport koji zahtjeva sklad uma i tijela, i tjera onog tko se njime bavi da se konstantno usavršava. Karate zapravo smatram načinom života jer te uči da nikad ne odustaješ. Prepreke su samo prepreke; zapreke na putu za koje uvijek postoji rješenje.

U karateu ostajete punih 18 godina. Možete li nam nabrojati neke od najvećih uspjeha koje ste za to vrijeme ostvarili?

Bila sam reprezentativka i višestruka prvakinja Hrvatske u borbama, zlatna medalja na „World Millennium 10th Kubota Cupu“ u Los Angelesu i na „I.K.A World



Dvina Indija 1. razred



Dvina Ecuador

Championship“ u Torontu, te ostalih zlatnih, srebrnih i brončanih medalja na međunarodnim natjecanjima u New Yorku, Sydneyu, Istanbulu i Milandu.

Bavljenje sportom umnogome je utjecalo i na ono što se desilo 1998. godine. Naime, tada ste izabrani za Miss sporta Hrvatske i kao predstavnica naše zemlje otišli na izbor za Miss Europe, gdje isto tako pobijedujete. Je li Vas jedan tako ogroman uspjeh iznenadio i što se sve nakon toga promjenilo u Vašem životu?

Sasvim slučajno sam se našla na izboru za Miss sporta. Naime, moj trener prijavio bez mog znanja i kad su me na temelju prijave i poslanih fotografija primili u polufinalu, ostala sam zatećena. Isprva nisam željela uopće imati veze s tim jer me to uistinu nikad nije zanimalo, ali trener me uspio nagovoriti. Nisam očekivala nikakav rezultat, a na sam izbor došla sam s ogromnom „šljivom“ na oku i popucalim kapilarama jer sam par

Usporedio s manekenstvom, bavite se i novinarstvom. Radite kao vanjski suradnik za neke

dana prije imala veliko natjecanje. Organizatori su bili oduševljeni kad su me ugledali. Šminka je „učinila čuda“ i zakamuflirala veliku ljubičastu masnicu, ali popucale kapilare u tom oku i danas se jasno vide na fotografijama s izbora.

Nakon toga počinje i Vaša druga velika karijera, a to je manekenstvo. Koliko je trajao taj dio Vašeg života i što biste iz tog perioda posebno izdvojili?

Isprva sam tome pristupila nevoljko i s nelagodom jer se nikad nisam zamišljala u tom svijetu, međutim, u meni se baš zbog te nelagode javio i inat da se riješim sramežljivosti koja me frustrirala. Mediji su sa sobom donijeli benefit u vidu sponzorskih ugovora, a uskoro sam shvatila i da mi se otvara mogućnost da napokon, u cijelom tom javnom „miš maš“, realiziram i svoje snove: putovanja.

Sastavni dio svih tih Vaših aktivnosti; sporta, manekenstva i novinarstva, jesu putovanja, a putovanja su onaj dio Vašeg

pisane medije, a suradujete i s nekim televizijama. Možete li nam reći nešto više o tom dijelu Vaših aktivnosti?

Pisala sam putopise za različite novine i portale. Snimala sam i putopisne priloge kao vanjska suradnica na HRT-u i Novoj TV. Nekoliko godina radila sam i kao novinarka „Playboya“ što me jako veselilo jer sam imala ogromnu slobodu sama birati teme o kojima želim pisati, kao i sugovornike za glavne intervjuje u časopisu. Tako sam imala prilike upoznati i ljudе kojima sam se divila i imala ih potrebu osobno upoznati; od molekularnog biologa Miroslava Radmana, preko književnika Zorana Ferića do astronoma Korada Korlevića. Za svaki intervju sam se pripremala kako dugo i pedantno, s ogromnom radošću i entuzijazmom.

Sastavni dio svih tih Vaših aktivnosti; sporta, manekenstva i novinarstva, jesu putovanja, a putovanja su onaj dio Vašeg

života po čemu ste široj javnosti i najpoznatiji. Kako je sve počelo i koliko je to do sada proputovanih zemalja?

To je zapravo počelo još u djetinjstvu, dok sam vodeći kvartovsku „detektivsku agenciju“ i ljetnu „komando“ školu u kampu na otoku Cresu, sanjarila o avanturama Toma Sawyera i Indiana Jonesa. Od tada do danas nije se puno toga promijenilo po pitanju moje strasti za putovanjima i otkrivanju manje poznatih kultura i običaja naroda diljem svijeta. Imam želju proputovati sve zemlje svijeta. Do sada sam ih proputovala 167. Nastavila bih dalje, ali me trenutno u provođenju tog plana zaustavio jedan mali dvogodišnji frajer duge plave kose pa čekam da malo poraste kako bi mogli nastaviti zajedno istraživati svijet.

Pripadate užem krugu naših najpoznatijih živućih putopisaca, a dokaz tome su i Vaše dvije objavljene knjige spomenute tematike koje su naišle na iznimno pozitivan prijem kako kod publike, tako i kod kritike. Na što ste se posebno fokusirali u tim knjigama?

Trudila sam se iskreno opisati svoja iskustva na putovanjima, svoje zgode i „nezgode“. Potonjih je bilo osobito puno i zapravo ostaju najdraže uspomene.

Na priču o putovanjima nekako se prirodno nadovezuje i naša osnovna tema, odnosno željezница. Bez ikakve sumnje, od svih dosadašnjih sugovornika u ovom našem serijalu, Vi ste osoba koja ima najviše prijeđenih kilometara u vlakovima raznih svjetskih željeznic. Znate li barem otprilike koji je to broj država čijim ste željeznicama putovali i na kojim sve kontinentima?

Teško je pobrojati točan broj

jer sam na svojim putovanjima često putovala i željeznicom. Nekad prvom klasom, nekad trećom, a nekad (kao u Ekvadoru) na krovu vlaka. Ovako na prvu, kao najugodnije vožnje vlakom padaju mi na pamet noćni vlak iz Moskve do Sankt Peterburga i vlak iz Nairobija do Mombase u Keniji. Kao najsporiji vlak ikad pamtim vlak od Kumasijsa do Takoradija u Gani (vlak je vozio doslovnom brzinom čovječjeg koraka, a možda i sporije). Najbučniji vlak (u smislu prodavača koji se cijelu noć „deru“ u vlaku prodajući razne stvari) svakako bi bio vlak od New Dehlija do Jaipura u Indiji. Najslikovitiji vlak, odnosno vlak kojeg pamtim kroz prolazak po najpitoresknijem pejzažu, svakako je vlak od Cuzca do Macchu Picchua u Peruu.

Od kako je željezница postala nezaobilazan vid prijevoza u većem dijelu svijeta, važi i ono pravilo „kakva država, takva i željezница“. Iz Vašeg iskustva, da li je to uvijek tako ili i tu ima iznenadenja?

Dobrim dijelom ste u pravu. Prva klasa u primjerice Tanzaniji, nije baš identična prvoj klasi u primjerice Južnoj Koreji. Ja sam uvijek bila spremna na avanturu i otprilike sam znala što mogu očekivati. I to u smislu da ne znam što me točno čeka i kada ću, odnosno hoću li uopće negdje stići. Uvijek sam pazila da uz sebe imam dovoljno vode, što za piće što za higijenu, nešto malo hrane ako baš negdje dugi zapnemo i svoju plahtu na kojoj sam spavala i koju sam mogla staviti bilo gdje pa čak i na pod. Ali ostaje činjenica da u zemljama „trećeg svijeta“ vlak nikad nije krenuo na vrijeme, a kamoli došao na vrijeme.

Koja zemlja je na Vas ostavila najpozitivniji dojam kada je riječ o krajoliku kroz koji ste



Aguas Calientes, zadnja stanica vlaka za Macchu Picchu, Peru

se vozili, odnosno jeste li se na nekom od tih putovanja vlakovima zapitali kako je moguće da se tu uopće mogla izgraditi pruga?

To je svakako pruga u Andama koja vodi do Macchu Picchua, do kojeg se samo i može vlakom ili pješke „Inka trailom“. Kada sam ja bila tamo, vlak je još uvijek vozio iz Cuzca od kuda se uzdizao spektakularnom „zig - zag“ tračnicom povrh grada koji je smješten na 3400 m nadmorske visine, i tada je to putovanje trajalo bitno dulje nego danas kada se putnici ukrcavaju bliže Macchu Picchuu. Pruga prati vijugavu dolinu rijeke Urubambe koja postaje sve više divlja kako se vlak približava finalnoj destinaciji. Vlak ima i stakleno kroviste kako bi se bolje vidjeli vrhovi planina. Kako se vlakom služe isključivo turisti, a mjesta su limitirana, karte se brzo rasprodaju bez obzira na „paprenu“ cijenu.

Koje putovanje vlakom Vam je bilo najduže? Mislim tu i na vremenski interval kao i na broj prijeđenih kilometara...

Mislim da je kilometarski to bila trasa od Varanasija do Jodpura u Indiji, ali kako je to bila viša klasa i privatan noćni kupe činilo se brzo. S druge strane put od Dar es Salaama do Kigome na jezeru Tanganjika se činio kao da nikada neće završiti. Uz česte stanke i sporost, vrućina i nesnosni komarci su učinili ovo putovanje najdužim. Radi se o pruzi koju su izgradili Nijemci početkom 20. stoljeća, dugoj preko 1200 km. Putovanje je počelo popodne, a završilo za 2 dana ujutro. Nakon „tuširanca“ u hotelu koji je imao pogled na prekrasno jezero Tanganjika koje se doimalo kao more, put iza mene se činio kao pravi poduhvat, ali je predstavljao i pravi guš jer je doveden kraj.

Jednom prilikom izjavili ste

kako je poseban doživljaj ukrcati se na noćni vlak 4. klase negdje u Indiji, a doživljaj se odnosio na „društvo“ koje ste imali u vlaku. O čemu je bila riječ?

O raznovrsnom društvu. Od domišljatih „dugoprstića“ radi kojih sam morala vezati lokotom svoje stvari za krevet da ne bi bile ukradene, do „nadobudnih“ insekata koji bi se namjerili na moju hranu u ruksaku.

Jeste li i u drugim vlakovima imali još nekih zanimljivih suputnika te vrste?

Često sam bila u vrlo „zanimljivom“ društvu.

Kad smo već spomenuli putovanja noćnim vlakovima, koliko su ona uopće opasna, pogotovo za jednu ženu?

Nikad se nisam osjećala ugroženo niti kao da sam u opasnosti zbog toga što sam žena. Uvijek sam bila dosta sigurna u sebe u smislu da znam dobro procijeniti situaciju i sukladno njoj odlučiti kako se prikladno postaviti, verbalno ili fizički.

Većina nas imala je priliku vidjeti fotografije vlakova iz zemalja „trećeg svijeta“ u kojima je tolika gužva da su ljudi prisiljeni sjediti po krovovima, visjeti s prozora... Jeste li imali priliku uživo vidjeti nešto od toga?

Imala sam prilike i vidjeti i biti dio takvih navedenih prizora. Trebalo bi još nekoliko razgovora i malo više vremena da vam to dočaram.

Jeste li možda imali priliku vidjeti i najduži vlak na svijetu?

Ja sam se zapravo htjela i voziti tim vlakom. Pročitavši u „Lonely Planetu“ (tad su se još nosile knjige vodići na put) da iz luke Nouadhibou u Mauritaniji, putem Saharskih gradova ide najdulji vlak na svijetu koji se može

protezati do 3 km, bilo mi je jasno da želim biti na njemu. Došavši do pustinjskog kolodvora na vlak koji je trebao krenuti u srijedu (bez određene satnice), rečeno nam je da ipak ide tek u petak. Tako da je jedino što smo vidjeli od vlaka pruga koja se pružala u nedogled prema pustinji. I naravno, ljudi koji su već neko vrijeme boravili ondje i čekali vlak pa su odlučili, obzirom da su već tamo, kako će ga nastaviti čekati dok ne dođe.

Ukupno gledajući, utisak je da su vlakovi gotovo nezaobilazni dio većine Vaših putovanja...

Na putovanjima je sigurno da neću propustiti vožnju vlakom ako se radi o bilo kakvoj povijesnoj pruzi ili legendarnom vlaku, ali isto tako ako je u pitanju prekrasan pejzaž, a pogotovo ako je putovanje vlakom jedini mogući način da se nešto doživi ili da se do nekog cilja dođe.

Putovali ste vlakovima u mnogim zemljama, kako onim manje razvijenim, tako i u onima čije

su željeznice među najboljima na svijetu. Gdje biste tu svrstali naše željeznice?

Nisam bila u našem vlaku od „malih nogu”, tako da bih prvo morala obnoviti svoja iskustva kako bi vam mogla dati iskren odgovor.

Neke od zemalja kojima ste putovali od svojih željeznica napravile su turističku atrakciju. Koje od njih su u tome otišle najdalje?

Čini mi se da tu prednjači Švicarska, ali meni se osobno najviše sviđa stil i vremena koja se zazivaju s „Orient Expressom”, kao na primjer s „Eastern and Orient Expressom“ koji vozi od Singapura do Bangkoka.

Kako procjenjujete naše mogućnosti na tom planu?

Kao romantičar za minulim vremenima, htjela bih vidjeti kako

za turističke potrebe zaživljuju stare trase, kao na primjer „Parenzana“ u Istri.

Znam da ste trenutno zaokupljeni

obiteljskim obavezama, ali prepostavljam da usporedio s tim traju i planovi za neka nova putovanja, možda neku novu knjigu, dokumentarac...

Imam puno planova i projekata kojima se želim posvetiti, neke sam polako već i počela dovoditi blizu početka realizacije, ali trenutno sam svim srcem zaokupljena najvažnijom ulogom u svojem životu; ulogom majke.

Poštovana gđo Meler, hvala Vam još jednom što ste odvojili svoje vrijeme za ovaj razgovor i podijelili s nama neke trenutke i događaje iz Vašeg života, kao i iskustva iz Vaših mnogobrojnih putovanja vlakovima. Želim Vam puno uspjeha u dalnjem životu i karijeri i naravno, da čim prije „arhivirate“ i onih nekoliko zemalja u kojima još niste bili!

Hvala vam od srca. ☺



Glavni kolodvor Nouadhibou, Mauritanijska, početna stanica za put najduljeg vlaka na svijetu prema središtu Sahare



Dar es Saalam



ULAZNA VRATA ŽELJEZNICE U HRVATA

PIŠE: Dražen Lijtar
FOTO: Dražen Lijtar

Grad Kotoriba nalazi se na krajnjem istočnom dijelu Međimurja, uz tok rijeke Mure. Arheološki nalazi ne upućuju na zaključak da je Kotoriba kao naselje ili toponom postojao u prehistorijskom ili rimsom razdoblju. Kotoriba je dakle mlade naselje, nastalo najvjerojatnije u razdoblju obrane Međimurja od Turaka, dakle nakon dolaska Zrinskih u Međimurje. Naselje je podignuto, najvjerojatnije zbog obrambenih razloga, o čemu svjedoči i njegov kasniji naziv "praesidium Coturib" (tvrdava Koturib). Proizlazi da je u prvo vrijeme postojanja Kotoriba je bila utvrda, ali bez civilnog stanovništva. Malo-pomalo počeše se doseljavati civili iz drugih dijelova Međimurja, koji su oko utvrde gradili drvene kuće. Tako je nastalo podgrađe Kotoribe, naseljeno civilnim pučanstvom, koje je u utvrdi imalo zaštitu od iznenadnih napada turske vojske iz nedaleke Kaniže. Odgovor na pitanje po čemu je Kotoriba dobila ime možemo samo naslutiti, jer nemamo službenih tumačenja o tome. Najvjerojatnije je

riječ o mjestu koje je obilovalo ribom. Prema usmenoj predaji, Kotoriba bi dobila ime od riječi "kotao riba", jer je poznato da je ovdje bilo mnogo riba ne samo u rijeci Muri već i u mnogim rukavcima, mrtvicama i u potocima, te u močvarama koje okružuju mjesto. Možda ime mesta potjeće od u Međimurju uobičajena naziva "kot" (tj. kut), npr. "babljici kot" "melin kot", pa je tako od naziva "riba kot" ili "kot riba" (kut s mnogo riba) mogao nastati toponom Kotoriba.

Kotoribom prolazi najstarija hrvatska pruga, a tu je izgrađen i prvi željeznički kolodvor u našoj zemlji, željeznički granični prijelaz prema Mađarskoj. Prisjetimo se povijesti prve pruge.

Dana 24. travnja 1860. za promet je otvorena pruga koja je povezivala Nagykanizsu (Mađarska) s Pragerskim (Slovenija), a prolazila je kroz Međimurje na dijelu od Kotoribe do Macinca. Ideja o izgradnji pruge potjeće iz 1854. godine, a važna je zbog povezivanja Budimpešte s tada najvažnijim željezničkim pravcem u Habsburškoj Monarhiji, Beč-Trst,

dovršenim 1857. godine. Izgradnja pruge počela je 17. prosinca 1857. godine, a gradilo ju je Carsko i kraljevsko povlašteno društvo južnih željeznica. Tako su na potezu pruge kroz Međimurje izgrađeni jedan most i tri željeznička kolodvora, od kojih je najveći bio onaj u Čakovcu. Ukupna duljina pruge iznosila je 42,4 kilometra, a završena je dvadeset mjeseci prije roka. Završetak izgradnje pruge i njezino puštanje u promet smatra se početkom organiziranoga željezničkog prometa u Republici Hrvatskoj.

Kolodvor Kotoriba Kolodvor je smješten na magistralnoj pruzi M501 Čakovec - Kotoriba - Kotoriba dg - Murakeresztur (MAV). Kolodvor je rasporedni za rasporedni odsjek Kotoriba - Čakovec i Kotoriba - dg - Murakeresztur (MAV) a otvoren je za neograničen promet putnika i vagonskih pošiljaka svih vrsta roba u tuzemnom i međunarodnom prometu. Kolodvor ima 16 kolosijeka i to 4 (četiri) glavna i 12 sporednih kolosijeka. Glavni

kolosijeci namijenjeni su za prihvati i otpremu vlakova, dok su sporedni kolosijeci manipulativnog karaktera i služe za utovar, istovar, deponiranje vagona, okretanje lokomotiva i slično. Kolodvor Kotoriba opremljen je pojednostavljenim reljefnim signalno sigurnosnim uređajem. Isti omogućava rukovanje u prometnom uredi ulaznim i skupinskim izlaznim signalima te predsignalima ulaznih signala, a ujedno omogućava i kontrolu položaja skretnica preko kojih vlak prolazi prilikom ulaza i izlaza vlakova. Slobodnost voznog puta i zauzeće kolosijeka ovaj uređaj ne kontrolira, pa je dužnost prometnika vlakova i skretničara blokova I i II da izvrše provjeru slobodnosti kolosijeka prije svakog ulaza vlaka na licu mesta. Kolodvor je osiguran glavnim jednoznačnim svjetlosnim ulaznim signalima s predsignalima te skupnim jednoznačnim svjetlosnim

izlaznim signalima. Ulazni i izlazni signali u ključevnoj su zavisnosti sa položajem skretnica u voznom putu za ulazu i izlaza vlakova. Kolodvor ima 22 skretnice na svom kolodvorskom području s kojima se rukuje na licu mesta. Radna mjesta prometnih poslova u kolodvoru su šef kolodvora koji obavlja nadzornu službu a ima pod nadzorom i kolodvor Donji Kraljevec. Od izvršnih radnika je prometnik vlakova jedan izvršitelj u smjeni i skretničar sa dva izvršitelja u smjeni. Poslovi prometnika i skretničara u kolodvoru Kotoriba obavljaju se sa prekidom rada prometne službe. Kotoriba je, kao i cijela dionica pruge, do devedesetih godina ali i tijekom ratnih godina imala veliki značaj u prometu teretnih vlakova jer se velik dio prometa između ŠZ i istoka i zapada Europe odvijao ovim djelom slobodne Hrvatske. Nažalost, nakon

rata u razdiobi trasa i željezničkih pravaca nismo se uspjeli izboriti za pravi položaj što posljedično ima za rezultat pad prometa, neulaganje u infrastrukturu i zapostavljanje prometa u Međimurju. Upravo iz tih su se razloga i pokrenule aktivnosti od strane općinskih načelnika koji su odaslati upozorenje o lošem stanju pruge na sve relevantne adrese. U svom dopisu upozorenja naglasak stavlja na nebrigu za željeznicu koja je izgrađena pred 160 godina, a zadnji put obnovljena pred 36 godina kad je brzina putovanja dignuta na 100 km/h, a danas je ta brzina spuštena na brzinu od 40 km/h. Sada živimo u nadi da će navedene činjenice nekog potaknuti da se počinje razmišljati o obnovi te pruge, koja bi osigurala osnovnu sigurnost kod prijevoza i bila na korist Međimurju i Hrvatskoj.





TOMISLAV JAMBRIŠAK
skretničar u kolodvoru Kutina

TOMISLAV JAMBRIŠAK

skretničar u kolodvoru Kutina

ŽELIM DA SE VIŠE CIJENE IZVRŠNI RADNICI I BRANITELJI

Moj današnji sugovornik je Tomislav Jambrišak skretničar u kolodvoru Kutina. S obzirom da je Tomo miran, tih i samozatajan krenuo sam odmah sa pitanjima da bolje upoznamo današnjeg sugovornika i neka njegova razmišljanja. Vjerujte, ni sam do danas nisam znao životni i ratni put Tomislava jer on nikada sebe ne stavlja u prvi plan, a zaista ima se čime pohvaliti!

RAZGOVARAO: Branko Marijanović
FOTO: Branko Marijanović

Molim da se predstaviš našim čitateljima i kažeš nešto o tvom željezničkom putu, i koji je tvoj najvažniji poticaj za opredjeljenje i dolazak na željeznicu?

Rođen sam 5. 11. 1971. godine u gradu Novska. Živim u mjestu Stara Subocka nadomak Novske. Školu za skretničara završio sam 1993. godine u Zagrebu i nakon rata 1996. godine počinjem raditi kao skretničar u kolodvoru Lipik. U sretnom sam braku i da ima dvije prekrasne kćeri

i dva sina. Najveća sreća mi je prvi unuk koji se rodio prošle godine. Sreću malkice umanjuje činjenica da je kćer morala otići u Njemačku zbog životnih potreba pa je unuk tamo rođen, a ne u Lijepoj našoj.

Svima nama željezničarima ostali su u sjećanju počeci rada, što ti najviše pamtiš iz tog vremena i što ti je ostalo u dugom sjećanju iz tog vremena? Iskreno, najviše čega se sjećam je putovanje na posao u razrušeni i

devastirani Lipik gdje sam nakon rata 1996. godine počeo raditi kao skretničar. Baš je izgledao sablasno.

Znam da si sudionik Domovinskog rata, kada si se uključio, koji su bili razlozi uključenja i kakvi su bili tvoji prvi ratni dani?

Uključio sam se odmah po dolasku iz bivše JNA. To je bilo 1991. godine, selsku stražu u mojoj mjestu Stara Subocka, a ubrzo nakon toga kao dragovoljac na novljanskom ratištu.



Prvi ratni dani uistinu su bili jako teški pošto su bili žestoki napadi na Novsku i njenu okolicu.

Što se najdublje urezalo u tvoje ratno sjećanje i imaš li neku ratnu anegdotu?

U moje ratno sjećanje najdublje se urezalo sjećanje na pogibiju mog suborca i teško ranjavanje drugog, kojega smo pod teškom paljbom spašavali iz ratišta Voćarica kod Novske. Posebne anegdote nemam ali mi je u neizbrisivom sjećanju ostalo pomaganje civilima u oslobođenim mjestima.

Koja si ratišta sve prošao, znamo da je rat strahota i što je tebe najviše potreslo?

Prošao sam novljansko, jasenovačko, lipičko i dubrovačko ratište u 1. gardijskoj brigadi Tigrovi. Od svih navedenih najviše me potreslo južno ratište kod Dubrovnika. U sjećanju mi je ostala topovnjača JNA koja je razarala Dubrovnik i ubijala civile po Dubrovniku. Istu smo u lipnju 1992. godine sa dva precizna pogotka teško oštetili i prisilići taj ratni brod da se vrati u Boku. O ovom nevjerojatnom pothvatu tenkista 1. brigade HV na bojišnici kraj Kupara pisala je i Arena u svom 1680 broju od 27. 2. 1993. godine. Posada tenka: Bruno Bišćan, Nenad Haskić, Renato Filipančić i zapovjednik tenka Tomislav Jambrišak bili su akteri tog događaja i kažu kako vjerojatno agresorska topovnjača dugo nije shvatila što im se dogodilo i kako ih je mogla pogoditi tenkovska granata sa nekih 6,5 kilometara!?

Kako ste provodili vrijeme u brigadi kad nisu bili trenuci borbe i kakve su veze i odnosi s ljudima s kojima si bio u ratu?

Najviše vremena provodili smo zbrinjavajući pri dolasku nove vojnike i upućivali ih u sve ono što

trebaju znati o životu i zadacima vojnika u postrojbi. Što se tiče veza s mojim suborcima mogu reći da su one česte, čujemo se i kroz razgovore emotivno se prisjetimo svega onoga što smo proživiljivali u vihoru rata tih godina.

Neka djeca ne znaju nabrojiti ni dva heroja Domovinskog rata, zašto je to tako?

To je valjda zato što se pravi heroji ne pričaju o sebi, a zaslužili su svojim doprinosom da ih se češće prisjetimo zbog njihove osobne žrtve i žrtve njihovih obitelji za samostalnost i obranu Hrvatske.

Vukovar je mjesto na čiji spomen nijedan Hrvat ne ostaje ravnodušan.

Što spomen na Vukovar u tebi budi i vodili se u Lijepoj našoj brigi o ulozi i značaju onih koji su bili prvi kad je trebalo tj. kako se gleda na hrvatske branitelje?

Spomen na Vukovar u meni budi tugu i veliku nepravdu počinjenu nad tim gradom i ljudima, a što se tiče brige o onima koji su bili prvi u obrani Hrvatske mogu reći da se ne vodi briga o njima a najmanje o onima sa prve crte bojišnice.

Osim dobrih stvari postoje i problemi koji opterećuju branitelje. Imaš li ideju ili poruku kako ih riješiti i s obzirom da su branitelji opterećeni svojim problemima i većinu toga drže zaključano duboko u sebi. Jesu li i na tom planu prepušteni sami sebi?

Većinu problema braniteljske populacije može se riješiti njihovim zapošljavanjem i priznanjem njihove žrtve i gubitka zdravlja. Da, istina je da je većina branitelja prepuštena sama sebi a to proizlazi iz bezosjećajnosti društva.

Nakon rata jesu li se odmah vratio na željeznicu i je li bilo teško uključiti se i živjeti običan život?

Nakon rata, „Bljeska“ i „Oluje“ radim na željeznicu do danas. U običan život nije se bilo teško vratiti bez obzira na ratne posljedice i ono što sam tamo proživio jer sam imao potporu i utjehu u obitelji, i na kraju sve se moralo izdržati u nadi za bolje sutra.

U ratu bez straha, a danas? Bojiš li se danas, sada, nečega na poslu?

Novim generacijama poručio bi da više slušaju i da im se pravilno i često tumači da je ova naša država stvorena uz velike žrtve. Što se tiče posla bojim se otvara kao i ostali, ali isto tako bojim se da će biti zanemaren i kao branitelj.

Imaš li žal za nekim neispunjениm snovima na nekom drugom polju, izvan željeznice, i razmišljaš li u ovakvim uvjetima rada o malo ranijoj mirovini?

Nemam nikakav žal za neispunjениm snovima jer sam zadovoljan ovim poslom, a o mirovini ne razmišljam. Veselilo bi me da dođu još bolja vremena za radnike.

Bilo mi je ugodno razgovarati sa Tomom i slušati njegove priče sa ratišta i o životu. Vrijeme samo proleti, možda još samo poruka za kraj ovog razgovora?

Poručio bih našem rukovodećem kadru i ljudima koji odlučuju da cijene i poštuju malog više tog čovjeka izvršnog radnika i branitelje!



STAROM ŽELJEZNICOM OD ROVINJADO KANFANARA...

IZVOR: <https://www.safetyguruinstitute.com/post/starom-%C5%BEeljeznicom-od-rovinja-do-kanfanara>

FOTO: Josip Tirić, Branko Bašić

Danas se nitko u Istri niti ne sjeti željeznicu kada pomisli na neko prijevozno sredstvo. Negdje će otici autom, u najgorem slučaju autobusom ili pak avionom. Nažalost, Istra tokom cijele godine i nije najbolje i najbrže povezana s ostatkom države, a o inozemstvu da i ne govorimo. Ali to je sudsina jedne male regije koja broji samo 200.000 stanovnika koja pretežito živi od ljetne sezone.

Ali ne kukamo. Na to smo se navikli. Ipak, kako bismo voljeli imati željeznicu, onu brzu, kao svaka normalna zemlja zapadne Europe, tim više što je infrastruktura tu. Pruge postoje diljem Istre, samo su zapuštene. Koja šteta. Danas ima puno Istrijana koji nikad nisu išli vlakom od Lupoglava do Pule, jedine aktualne pruge, ali ima i onih koji nikad nisu ni čuli da je postojala pruga od Kanfanara do Rovinja. Danas tome svjedoče ostaci željeznice, odnosno pruge i staciona te kolodvora u Rovinju i Kanfanaru. Nažalost, nisu revitalizirali, iako

imaju ogroman potencijal, ali zato su zanimljiva ostavština nekog drugog doba.

Uz tu zaboravljenu prugu se prolazi ako idete poljskim makadamskim putovima od Rovinja do Rovinjskog Sela i dalje do sela Brajkovići u smjeru Kanfanara. Upravo tuda i vodi dio fantastične biciklističke staze Rubinum koju bih svakome preporučila - početnicima jer je lagana, iskusnima da upoznaju Rovinjsku te ljubiteljima povijesti da vide kuda je ta pruga prolazila.

Ta je povijesna pruga dugačka smo 21 kilometar prestala s radom još davne 1966. godine, a u funkciji nije bila ni stotinu godina. Naime, izgradnja pruge Kanfanar - Rovinj započela je u Rovinju 23. prosinca 1873. godine, a prvi je vlak stigao u taj grad 19. kolovoza 1876. godine, na carev rodendan. Za taj su se potez Austrijanci odlučili zbog sve većeg jačanja Pule kao glavne ratne luke Austro-Ugarske,

a Rovinj je i to doba bio razvijen industrijski gradić. Ne biste vjerovali, ali tada Rovinj nije slvio kao glavni turistički grad Istre, već kao glavni industrijski grad Poluotoka s brojnim tvornicama. Naime, 1847. godine u tom je gradiću otvoren prvi parni mlin i tvornica za proizvodnju tjestenine, 1857. godine imao je cementaru i uljaru, 1872. godine tvornicu duhana, a 1882. godine tvornicu stakla i preradu ribe. Željeznicu je bila prijeko potrebna.

Trasa pruge išla je dakle iz Kanfanara uz Limsku dragu preko Okreta, Sošića i Rovinjskog Sela do zaljeva Valdibora. Na toj su trasi bile dvije postaje, dva stajališta, dva mosta, trideset i jedan cestovni prijelaz, a maksimalna brzina vlaka je bila 40 km/h. Rovinjci su tako bili direktno povezani s Bečom, a vlak je prometovao četiri puta na dan. Uz Rovinj, tada se razvija i mali Kanfanar koji je uz veliku stanicu dobio i svu prateću željezničku infrastrukturu. Starije se generacije

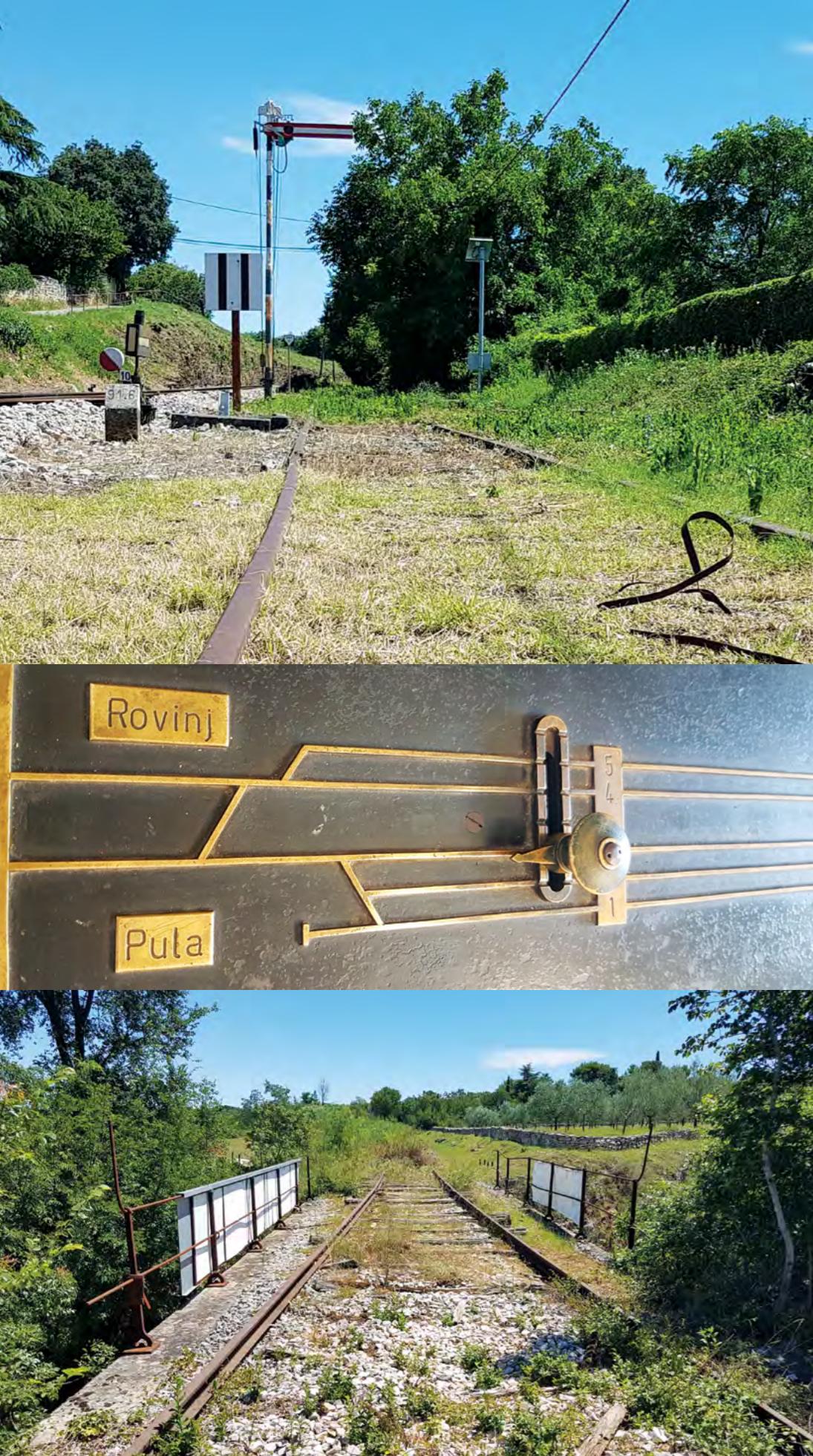
sjećaju bazena s vodom na dnu Drage s jakom parnom pumpom i cjevovodom do stанице gdje su se parnjače opskrbljivale vodom. Te su vaške danas u travi i šipražu. Čekaju da ih netko ponovno otkrije javnosti.

Ja sam trasu pruge prošla od Rovinja do Rovinjskog Sela nakon što sam prošla dobar dio staze Rubinum od Rovinjskog Sela pa sve do Kokuletovice pa uz more uz kampove do Zlatnog Rta i predivnog Rovinja, koji oduzima dah čak i u veljači. Naravno na bicikli. Potom je krenulo otkrivanje zaleda bicikliranjem od nekadašnjeg rovinjskog kolodvora koji je na samoj obali pa prema bolnici i potom konjičke farme Haber. Staza je gospodska i prvi znak željeznice nakon odlaska s rovinjskog kolodvora je prvi tumbin nakon nekoliko kilometara. Nalazi se nedaleko kamenoloma Mondelaco, a riječ je o poprilično očuvanom nadvožnjaku. Put ulijevo vodi prema napuštenim kamenolomu koji je samo jedan u nizu kamenoloma na ovom području.

Ovaj je otvoren još u rimsko vrijeme, a aktivan je bio u doba mletačke vlasti. Zato su i mnoge zgrade u Italiji izgrađene od rovinjskog kamena. Inače, sam naziv kamenoloma označava da je u njegovoj blizini bila lokva. Faschinira nas napušten spomenik industrijske baštine. Penjemo se na nasip, koji je i dan danas čvrst i na vrhu nas dočekuju tračnice. Nitko ih nije maknuo nakon te 1966. godine. Jedino ih sjećanju otima neumorna priroda koja je odlučila skroz sakriti taj nekadašnji prometni koridor.

Samo kilometar dalje na stazi već vidimo kamene ruševine. Hitamo laganom uzbrdicom u tom smjeru i uz tračnice nam se ukazala predivna crkva svetog Tome





apostola. Izgrađena je na području poznatom kao Santuman, a jedna je od najznačajnijih predromaničkih poljskih crkvica iz 8.-9. stoljeća. Ruševina je konzervatorski očuvana i plijeni svojom ljepotom. Stoji samo nekoliko metara od napuštene pruge. Koji prizor. Vidi se da je nekad imala i zvonik, a zanimljivo je da je ova crkva bila jedna od stanica za vrijeme procesije uoči crkvenog blagdana Spasova. Tada su se obilazile sve rovinjske poljske crkvice u procesiji te se molilo za usjeve.

Tek što smo napustili crkvu posvećenu „nevjernom Tomi“ koji je sumnjao u Isusovo uskrsnuće, evo nas već kod drugog tumbina koji je podignut i do tri metra nad površinom ceste te se s njega lijepo vide okolni vinogradi, maslinici i polja. Nema nam druge, nego se popeti i u to se uvjeriti uživo. Jedino se dok „čilamo“ na tračnicama bojimo da nam iz šipraža ne bi došla neka parna lokomotiva.

S tugom ga napuštamo i nastavljamo dalje prema Rovinjskom Selu i nekoliko puta presjecamo prugu i šine. I tako sve do Sošići i Brajkovići. Završna stanica našeg puta dočekala nas je u štancionu. Nema naziva, nema ničega. Samo stara ruševina s ruzinavim kandelabrima i zarasloš Šinom. Tragovi bivšeg vremena.

Je li bilo bolje? Teško je reći kada znamo da su naše generacije nona i nonića tih poratnih godina vrlo teško živjele. Ali bili su ipak sretni. Bilo je drugačije. Ali bilo bi zgodno vidjeti ponovno vlak na ovoj pruzi. Pa makar i onaj turistički.

Autor: Barbara Ban / helloistria.com
<https://www.helloistria.com/mjesta/rubinum-starom-zeljeznicom-od-rovinja-do-kanfanara/>





JOŠ PONEKAD SANJAM VLAKOVE

U našem serijalu „BILI JEDNOM NA ŽELJEZNICI“, a u kojem se prisjećamo nekih naših kolega koji, svaki iz svog razloga, više nisu na željezničari, evo nas ponovo u Regiji Istok, točnije u Milanlugu, selu smještenom na južnim obroncima planine Krndije. Došli smo ovdje kako bismo razgovarali s našim dugogodišnjim članom, učesnikom naših mnogobrojnih proslava i druženja, čovjeku o kojem nitko od kolega s kojima je radio nikada nije rekao niti jednu ružnu riječ. Ostao je upamćen kao tih, povučen i nenametljiv, dijelom zato što je takav po prirodi, a dijelom i zbog velikih tragedija i nesreća koje su ga kroz život pratile; pogibija oca, smrt supruge i brata, nesreća nakon koje je ostao invalid... Usprkos svemu, bio je i ostao izraziti pozitivac koji je i pored svega lošeg što mu se događalo, na život uvijek gledao s one vedrije strane i nikad se nije žalio, iako mu razloga za to nije nedostajalo. Kako sam voli reći, živio je po onoj narodnoj: „...nije važno što je bilo, sad je važno kako mi je...“ Skroman kao i uvijek, malo se nečkao oko ovog razgovora pravdajući se kako baš i nije nekakav govornik, ali nakon što smo započeli priču, sve dalje teklo je bez problema. Skrivajući se od sunca koje je tog dana nemilice „pržilo“, sam razgovor vodili smo na terasi ispod velike trešnje koju je jedan od dvojice njegovih sinova posadio još prije 2 desetljeća, dok smo fotografiranje odradili na njegovom posljednjem mjestu rada, točnije stajalištu Velimirovac.

RAZGOVARAO: Nebojša Gojković
FOTO: Nebojša Gojković

Prije svega Ivica, hvala ti što si pristao na ovaj razgovor i odvojio malo vremena za nas. Na samom početku, predstavi se našim čitateljima s nekoliko osnovnih podataka o sebi...

Roden sam 15. srpnja 1969. godine

u Požegi. Osnovnu školu pohađao sam u Čaglinu, a srednju u Požegi. Čitav život živim u Milanlugu, selu pokraj Čaglina. Otac sam dvojice sinova.

Koliko je to već prošlo vremena

otkako si otišao sa željeznice?
Otišao sam 2012. godine, što znači da je prošlo već 8 godina. Tek sad kad si me to pitao, vidim koliko je to već vremena. Čovjek nema puno vremena razmišljati o tome, tako da tek kad te netko podsjeti na to,

vidiš koliko je to danas u stvari već dug period.

To što si postao željezničar bilo je obiteljsko naslijede ili stjecaj okolnosti?

Pa, bilo je to obiteljsko naslijede. Pokojni otac i brat bili su mi željezničari, tako da sam se onda i ja nekako odlučio za to, prije nego za neke druge poslove. Otac mi je bio skretničar, prvo u kolodvoru Rijeka, zatim u kol. Pleternica, da bi konačno došao u kol. Čaglin. Nažalost, tu je jednog jutra idući na posao, poginuo u prometnoj nezgodi.

Jesi li možda prije toga svoju budućnost video na nekom drugom polju?

Mislio sam raditi nešto vezano uz poljoprivredu, jer sam u srednjoj školi i pohađao poljoprivredni smjer. Konkretno, htio sam biti

traktorist, to me je tada zanimalo, a išao sam čak i na kurs za to radno mjesto. Međutim, poslije sam se ipak odlučio za željeznicu.

Osim željeznice, jesи ли имао kakvih drugih radnih iskustava?

Ne, nigdje nisam radio osim na željeznicama. Čim sam odslužio vojni rok, otišao sam u Zagreb na kurs za radna mjesta kočničara, manevriste i skretničara. Nakon završenog kursa vratio sam se iz Zagreba u Pleternicu gdje sam odmah počeo raditi i tako sve do 2012. godine, kada sam i otišao sa željeznicama.

Kako je izgledao tvoj željeznički put, odnosno gdje si i na kojim radnim mjestima radio od trenutka zaposlenja pa do odlaska sa željeznicama?

Pa, kao što sam rekao, počeo sam u kol. Pleternica kao kočničar. To je potrajalo nekakvih 6 mjeseci,

nakon čega je počeo Domovinski rat i ja sam otišao u Zbor narodne garde. Tamo sam bio nekoliko mjeseci, nakon čega su mi javili da je u kol. Čaglin jedan od skretničara otišao u mirovinu, tako da sam se ja iz ZNG-a vratio na njegovo radno mjesto. Tu sam radio idućih 10 godina, odnosno sve dok se kolodvor Čaglin nije zatvorio. Nakon toga došao sam u kol. Našice, točnije stajalište Jelisavac gdje sam idućih nekoliko godina radio kao čuvan željezničko - cestovnog prijelaza. Iz Jelisavca sam onda prešao u stajalište Velimirovac, što se na kraju ispostavilo i kao moje posljednje radno mjesto.

Što iz tog vremena posebno pamtiš i zbog čega?

Pa, najviše pamtim one godine dok sam radio u kol. Čaglin. To mi je bilo tu blizu, 2 i po kilometra od kuće. Radilo se svaki drugi dan,



tako da sam imao i dosta slobodnog vremena za neke druge privatne stvari i obaveze. Sam posao u Čaglinu nije bio težak, a i kada se desilo da bude nešto izvanredno, bio sam mlad pa mi to tada nije predstavljalo nikakav problem.

Da li si za vrijeme provedeno na željezničkoj liniji imao kakvih kritičnih i neugodnih situacija za koje bi volio da se nisu ni dogodile?

Na svu sreću nisam imao ništa slično. Trudio sam se maksimalno da do toga ne dođe. U Čaglinu je to bilo puno lakše, međutim, kada sam došao na mjesto čuvara ŽCP-a, tamo je trebalo dobro paziti da se nešto ne desi. Bila je dovoljna samo jedna greška pa da ti se život okreće „naopačke“.

U godinama koje većina ljudi doživljava kao one najljepše, tvoj život umnogome je obilježila još jedna obiteljska tragedija...

Da, nažalost. Bilo je to 2001. godine kada mi je umrla žena. Imala je zdravstvenih problema vezanih uz rad srca; ono je sve više slabilo, voda se sakupljala u plućima i desilo se ono najgore. U to vrijeme ja sam još radio u Čaglinu. Stariji sin imao je tada 6, a mlađi 4 godine.

Neke takve ili slične tragedije i gubitke mnoge obitelji više nikada ne uspiju prevazići, odnosno životi im krenu potpuno pogrešnim smjerom. Koliko ti je kroz sve ovo vrijeme bilo teško sam se nositi sa svim problemima s kojima se susreće jedan samohrani otac dvojice sinova?

Pa, bilo mi je teško. Normalno da je teško kad čovjek ostane sam. Na sreću, tu je bila moja mama koja mi je tu najviše pomogla. Nisam morao brinuti za kuhanje, to je sve

ona održivala, kao i sve ostale kućanske poslove. Da nije bilo nje, bilo bi sve još puno teže.

Kao da tragedija sa suprugom nije bila dovoljna, nekoliko godina kasnije doživljavaš još jednu nesreću koja te učinila invalidom, a nije puno nedostajalo da sve skupa završi i puno gorim ishodom...

Bilo je to 2010. godine kada mi je berač kukuruza „uhvatio“ ruku i kada sam ostao bez lijeve šake. Na polju smo kao i svake godine brali kukuruz, ja sam išao prema beraču, spotakao se i posruuo. Ruka mi je tada uletjela među nekakve zupčanike. Sreća u nesreći je da je sin bio sa mnom i odmah je isključio berač, inače, tko zna što bi bilo...

Koliko ti je vremena trebalo da se oporaviš od zadobivenih ozljeda?

Nidanas se nisam potpuno oporavio od toga, jer me to i danas još uvijek boli. Inače, proces liječenja trajao je oko 3 godine, a toliko sam i bio na bolovanju. Skoro svaki dan išao sam u bolnicu u Požegu na terapije. Nažalost, koliko god se liječili i koliko god u tome bili uporni, kod ovakvih ozljeda nema nekakvog velikog napretka.

Pretpostavljam da je ta ozljeda utjecala kasnije i na tvoju odluku da uzmeš poticajne mjere i odeš sa željeznicu?

Naravno, kad nisam mogao proći na liječničkom pregledu, odnosno kad nisam više imao radnu sposobnost, nisam imao puno izbora. Jedino logično bilo mi je tada uzeti ponudene poticajne mjere i otići u invalidsku mirovinu.

Kako su ti izgledali ti prvi dani



nakon što si prestao raditi, odnosno koliko vremena ti je trebalo da se privikneš na novonastalu situaciju?

Kod mene je to bilo malo drugčije nego kod ostalih kolega, zato što sam ja prije formalnog odlaska već bio skoro 3 godine na bolovanju. Iz tog razloga nisam imao nekakav problem s privikavanjem, kao što su to imali oni koji su do zadnjeg dana prije odlaska još uvijek radili.

Što ti je u tim prvim mjesecima bez željeznice najviše nedostajalo?

Pa, nedostajala mi je ta obaveza odlaska na posao. Dok sam radio, to mi je uvijek bio najteži dio, ali kad sam prestao raditi, nekako mi je to falilo. Osim toga, na poslu sam uvijek s nekim mogao popričati, razmjeniti mišljenje, nešto pitati... Nekako mi je vrijeme brže prolazilo. Kad si kod kuće iz dana u dan, fale ti neke stvari na koje prije nisi ni obraćao pozornost.

Nedugo nakon što si otišao sa željeznicu, ponovo je s radom počeo kolodvor Čaglin. Da su se „karte“ drukčije posložile, možda si mogao kod kuće dočekati mirovinu...

Da, kad su se stražare zatvorile, vjerojatno bih ja došao u kol. Čaglin za skretničara. Tim prije što su nakon ponovnog početka rada u kol. Čaglin na zamjenu dolazile kolege iz prilično udaljenih mesta. Ja sam to prošao kad sam putovao u Jelisavac, ali nitko te ne pita da li ti to odgovara ili ne. A morao sam negdje raditi, djeca su još bila mala i nije moglo biti puno biranja...

Otišao si s 21 godinom radnog

staža, nakon čega si ostvario invalidsku mirovinu. Možeš li reći našim kolegama koji još rade, a razmišljaju poći putem kojim si ti pošao, koliko danas iznosi tvoja invalidska mirovina?

Invalidska mirovina mi je 1300,00 kuna. To je iznos s kojim teško mogu „pokriti“ i mjesecne režije. Nekakvom povećanju se ne nadam, jer na tako mali iznos i nekakvo postotno povećanje gotovo da se ne može ni osjetiti. Osim toga, nikakvih drugih primanja nemam.

Naravno da to nije novac s kojim bi mogao preživjeti ni ti sam, a kamoli još i dvojica sinova koji su tada još pohađali školu. Kako si onda popunjavao praznine u kućnom budžetu?

S novcem koji sam dobio kao otpremninu od željeznice. Dobio sam tada 160 000,00 kuna i to sam tih prvih godina trošio. Sinovi su tad još išli u školu i drugog izbora nisam imao. Nigdje se nisam mogao zaposliti, jer posla ima samo tamo gdje se mora nešto fizički raditi, a kako ja nemam jednu šaku, tko bi mene takvog zaposlio?

Sinovi su ti sada već stasali...

Da, jedan je završio školu za strojopravara, a drugi za varioca i obojica rade u struci. Stariji je oženjen i sa suprugom živi u Zagrebu gdje se zaposlio, dok mlađi živi sa mnom, a radi u Slavonskom Brodu. Nijedan nije htio biti željezničar, jer tih godina kada su trebali odabrati zanimanje, na željezničici nije bilo zapošljavanja i uglavnom se pričalo o tome kako ima viška zaposlenih.

Osjećaš li ponos danas kad

vidiš da su ti sinovi izrasli u prave ljudе, posebno u svjetlu svega onog što si u životu prošao i proživio?

A kako ne bih bio ponosan! Ponosan sam prije svega što nisu otišli u krivom smjeru i postali nekakvi problemi i bitange. Uspio sam ih obojicu iškolovati i pružiti im najviše što sam mogao. Dao sam im nekakav temelj, a sad je na njima da to iskoriste.

Kako te danas služi zdravlje?

Pa, ne mogu reći da me baš dobro služi. Osim ove ruke koja je stradala, imam problema i s kralježnicom. Bolovi su sve češći i sve jači. Dok se krećem još i nekako, ali kad sjednem, čučnem ili sam u nekom pognutom položaju, bolovi su neizdrživi. Išao sam i na terapije, na injekcije, ali ništa ne pomaže. Jednostavno ču u budućnosti morati probati da ne opterećujem kralježnicu.



Pratiš li možda dešavanja na željezničici?

Jako slabo. Ponekad odem u prometni ured u Čaglinu i popričam s dečkima. Iskreno, nešto me previše ni ne interesira željezničica. Bilo, pa prošlo...

Kako provodiš ono vrijeme kad nemaš nikakvih obaveza?

Slabo imam slobodnog vremena. Otkako mi je prije nekoliko mjeseci umrla mama, svi poslovi su sada na meni. Držim svinje i kokoši, a to je svakodnevna obaveza. Što sam ne uradim, neće nitko drugi. Nekad ako uhvatim malo vremena, prošetam do šume, ali to je vrlo rijetko.

Prije odlaska sa željeznicice, bio si dugogodišnji član SINDIKATA PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE i aktivni sudionik svih sindikalnih dešavanja. Imaš li i danas s te strane kakvih kontakata?

Imam, eto s tobom se redovno čujem. I prošle sam godine bio

pozvan na ono druženje u Višnjicu, ali zbog unaprijed zakazanog liječničkog pregleda koji sam imao na sam dan održavanja, nisam mogao doći. Nadao se da me ove godine neće ništa sprječiti, ali nažalost, dan uoči planiranog druženja umro mi je stric, tako da opet nisam uspio doći. To mi je bilo posebno žao, jer sam se veselio susretu sa starim društvom. A evo imam na zidu i sindikalni kalendar. I sad još ovaj intervju... U stvari, da nema sindikata, bilo bi kao da nikad nisam ni radio na željezničici.

Bio si i redovan sudionik mnogih naših zabava i druženja. U kakvom su ti sjećanju ostali ti dani i događaji?

U prelijepom sjećanju! Uvijek je bilo veselo i uvijek smo se dobro proveli. Posebno pamtim da je svaki put bila neka druga pjevačica. Znam da smo onda slijedećih mjesec dana pričali o tome kako je bilo na „fešti”...



Održavaš li kontakte s nekim od kolega koji još rade ili su poput tebe otišli sa željeznicice?

Čujem se redovito s nekoliko kolega, a i vidimo se ponekad. Kad idem u Našice, onda obavezno svratim do kolege Joze Gašparića. S njim sam se i dogovarao da odemo zajedno na ono druženje u Višnjicu, ali onda je sve poremetio onaj moj liječnički pregled. Kad idem kod jednog svog prijatelja u Londžicu, svratim i do kolege Dušana Tomića. Uglavnom, nismo se zaboravili.

Evo nas i na tvom posljednjem

mjestu rada, točnije stajalištu Velimirovac u sklopu kojeg je i željezničko-cestovni prijelaz koji je sada automatiziran. Jesi li bio koji put ovdje otkako je ukinuto radno mjesto čuvara ŽCP-a?

Nisam bio nijedanput. Jednom sam se samo provezao ovuda, ali nisam uspio ništa vidjeti. Nije mi usput, a nije sad da me nešto posebno privlači, pa da samo zbog toga dodem ovamo.

Kakav je osjećaj ponovo doći ovdje?

Pa, ne mogu reći da osjećam nešto

posebno. Sjeti me na neko prošlo vrijeme, na neke mlađe dane, ali me sjeti i na strah koji sam osjećao dok sam tu radio. Koliko sam samo puta sanjao da mi je prošao vlak kroz otvorenu rampu. Nekoliko puta sam to sanjao i nakon što sam otišao sa željeznicice. To je poput nekog posttraumatskog stresa; kad misliš da si zaboravio, ono te nešto uvijek iznova podsjeti i „vrati“ ovamo.

Razmišljaš li kad o vremenu provedenom na ovom mjestu?

Jako slabo. Nisam od onih ljudi koji pate za nečim što je prošlo. Život ide dalje, dolaze neki novi problemi s kojima se moram nositi, tako da ne ostaje puno prostora za nekakvo vraćanje u prošlost.

Znaš li da je ovaj kompletan objekt predviđen za rušenje, što znači da uskoro neće biti nikakvih tragova da je tu netko nekad radio?

Nisam znao za to. Svašta! Pa tu bi još netko mogao živjeti. Kod nas je u cijeloj državi loše, tako da ne može biti bolje ni na željeznicici. Ako ne mogu nešto novo izgraditi, mogli bi bar održavati ono što je već izgrađeno. Tuga...

Na samom kraju našeg razgovora, a budući da ovaj naš list podjednako čitaju kolege koje još rade, kao i one koje više nisu na željeznicici, želiš li im možda poslati nekakvu poruku ili ih jednostavno pozdraviti?

Sve skupa ih pozdravljam, želim im puno zdravlja i sreće, i poručujem im da ostanu što duže na poslu! Neka rade dok god mogu, jer danas bez posla nema ni života...



VIŠNJICA 2020.

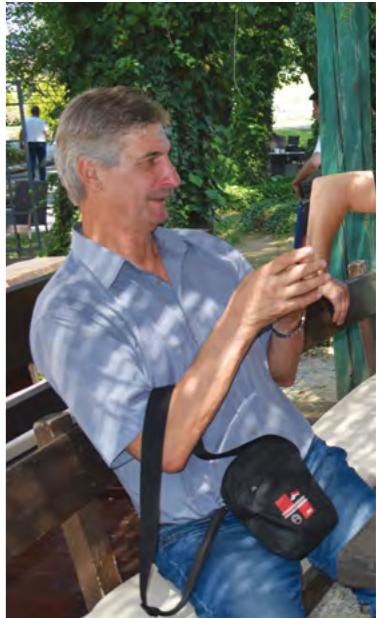
PIŠE: Nebojša Gojković

FOTO: Nebojša Gojković

Prošlog mjeseca, točnije 26. lipnja, ravno godinu dana nakon prošlogodišnje, održana je redovna godišnja skupština Podružnice SPVH Našice za 2020. godinu. Mjesto održavanja bilo je isto kao prošle godine, odnosno konoba „Kotač“ u okviru restorana Hotela „Višnjica“ u Višnjici. Skupštini su se pored onih aktivnih, odazvali i umirovljeni članovi sindikata, budući da Podružnica Našice već dugi niz godina na sve događaje koje organizira, poziva i sve one koji su sa željeznice otišli kao njeni članovi. Iz Centrale SPVH Skupštini su prisustvovali novi predsjednik i dopredsjednik sindikata Mario Grbešić i Dražen Lihtar, kao i „stari“ tajnik Anto Iličić, dok je Regiju predstavljao naš regionalni koordinator Dinko Alilović. U službenom dijelu Skupštine uglavnom je bilo riječi o aktivnostima Podružnice Našice, kako onim dosadašnjim, tako i budućim.

Naravno, neizbjegna tema bila je i nedavno potpisani Kolektivni ugovor u HŽ Infrastrukturi, a o čemu je detaljno elaborirao predsjednik Mario Grbešić. Osim toga, bilo je riječi i o predstojećoj periodičnoj provjeri znanja, radu za HŽ Putnički prijevoz, poticajnim mjerama, zapošljavanju, kao i o svemu ostalom što je prisutne članove zanimalo. Ova Skupština imala je na neki način i jedan svečarski karakter, budući da smo se na njoj i službeno oprostili od našeg dugogodišnjeg člana, skretničara iz kolodvora Đurđenovac Željka Samboleca, koji je prošle godine prihvatio ponuđenu otpremninu i napustio našu tvrtku. Kolega Željko izradio je želju da se ovdje i na ovaj dan oduži svojim prijateljima i kolegama za sve na željeznici zajedno provedene godine, tako da je u konačnici osobno pokrio jedan dobar dio troškova organizacije same Skupštine. Gledajući posljednjih

nekoliko godina, ovo je već 6. kolega koji je na ovakav način odlučio obilježiti svoj odlazak sa željeznice, što znači da su ovi oproštaji u Podružnici Našice gotovo postali tradicija. I tako, dok oni „stari“ pomalo odlaze, polako ali sigurno, dolaze nam „neki novi klinci“ da nastave tamo gdje su oni „stari“ stali. Ako je istina da se po jutru dan poznaje, s velikom sigurnošću možemo ustvrditi da za budućnost željeznice, a posebno sindikata, ne treba brinuti. Za sam kraj druženja uslijedila je i zajednička fotografija, kao i nada da ćemo se svi skupa okupiti i dogodine, unatoč svim problemima i iskušenjima koje život i priroda ovih dana postavljaju pred nas. I naravno, veliki pozdrav svim kolegicama i kolegama uz trenutno najbolju moguću poruku: Budite pozitivni, ostanite negativni! Jer život nema reprizu...



ŽELJEZNICU GUTA VEĆ...

PISÉ: Darko Vurdelja
FOTO: Nebojša Gojković



I tako... Vraćamo se na staro. Ili možda ne? To su sad već pitanja za neke mudrace, ali za nas male željezničare pokraj šinje nije da mislimo već da radimo. Samo nisam ja neki tip da puno radim a da ne pokušam na neki način unaprijediti naš rad i postojanje na našoj dragoj infrastrukturnoj infrastrukturi. Kad smo već preživjeli ovaj COVID udar, red je da se pokrenu i te dugo očekivane promjene. Naravno kao i uvijek naš dragi SPVH je pokazao da se može i onda kad se ne može. Kad su svi strahovali za svoje postojanje i opstanak mi smo jedini u lijepoj našoj mogli reći „IMAMO PREDSJEDNIKA!!!!“ Pa normalno da imamo. Kad djeca mogu u online školu što mi ne bi imali online predsjednika??? I neka nam bude dugo živ i zdrav i pravi predsjednik jer je izbore dobio sasvim zaslужeno! Raja iz puka se nije bojala odnijeti svoj glasački listić u poštu bez obzira na virus koji su prijetiliiza svakog ugla i dati svoj glas čovjeku koji će svoju dušu dati.... Eh, to sad nije uredu da javno kažem, ali oni moji dragi čitatelji koji čitaju između redova znaju da im sad nije više lako!

Dakle, zar nitko u ovoj našoj državi ne vidi kako se radi u kriznoj situaciji i da se sve može uz malo volje i truda. Državu zabrinjavaju izbori a mi to odradimo samo tako. Pa gospodo državodrmatori ugledajte se u jednu malu državu koja se zove SPVH. Tu se radi i gine za svakog čovjeka i zato ta država opstaje i širi se. Pod ovim širi se mislim na članstvo a ne širenje pojedinih članova u vidu konfekcijskog broja, da ne bi bilo zabune!

Gledao sam reakcije pojedinih članova na ovaj krizni kolektivni ugovor koji je napokon potpisana s istim promjenama koje su na kraju ipak u korist radnika. Nezadovoljstvo je naravno opravdano jer se očekivao puno puno više, ali... dragi moji, pa ovo je super!!! Morate shvatiti činjenicu da su pregovori održavani na socijalnoj distanci od dva metra i logično da je rezultat ovakav kad se nisu smjeli hvatati za vratove i prijateljski ubjedivati! Upravo iz tih razloga jedva čekam da nam naš dragi novi predsjednik započne daljnje pregovaranje.

No tu smo gdje jesmo i mi radimo i dalje

za istu paru iz 2007. i dalje gledamo kako nas netko tamо jede bez milosti. Jednom je jedan pjesnik napisao „kroz samoču, muk, sve je tiši huk, željeznici guta već daljina!“ A.G. Matoš je već 1914. godine znao šta će se danas događati samo to nije prepoznato. Jedino što nas ne guta daljina već neke druge stvarčice. Sad bi trebao ući u dubinu duše tog problema ali ionako nema smisla. Jednostavno nismo svi mi štrekari isti pa nam se isto i ne piše. Neki izvrnu lokomotivu s 1,8 promila nepoznatog sastojka u uređaju za doping kontrolu izvršne službe i prođu skoro nekažnjeno a neki sa 0,6 istih tih promila ostaju zakinuti svog radnog mjesta na godinu dana uz obrazloženje da su počinili težu povredu propisa. Naravno u ovom slučaju su oni sa 0,6 promila „progutani“ za primjer ovima od 1,8 promila, ali nekom čudnom logikom posljedice su obrnute proporcionalne.

Kad smo kod gutanja moram se pohvaliti da je moja draga kolodvorska kolegica izvršila počašćivanje svog kolege sa izvrsnim kolačićima domaće proizvodnje i morao sam cijelu noć udisati miomirise iz kolodvorske kuhinje jer su nažalost prilikom izgradnje zgrade zaboravili napraviti izlaz za suvišne miomirise. No za dobar kolač se neke stvari mogu izdržati.

Iako kolodvorski predstavnik poslodavca nije udovoljio mojim ambicijama za OPG HŽI, priroda se pobrinula da se pokaže moj prijedlog opravdanom. Procvali su makovi u našem kolodvorskem području. Ljudi moji, koji je to potencijal, koliko je to makovnjača, koliko je to još miomirisa poslije moje kolegice, koliko je to raznih prijatnih tvari koje se dobiju preradom ovih prekrasnih crvenih makova. Koliko bi tu gutanja bilo? Eto, dragi moj A. G. Matoš ako negdje ovo čitaš, znaj da si dobro napisao „Željeznici guta već.... svašta nešto“. Već sam puno primjera gutanja na željeznici napisao da se već pomalo zabrinjavam da i mene nešto ne proguta.... ako može.

SUTONOVE CRTICE O ŽELJEZNICI

PISÉ: Vjekoslav Suton
FOTO: Vjekoslav Suton



POSLJEDNJI VLAK ZA PRIJEVOZ PUTNIKA S PARНОM LOKOMOTIVОM DO SPLITA

Koliko se vas sjeća kada je vlak sa prijevozom putnika vukla parna lokomotiva u i iz Splita? Pretpostavljam nitko ili možda koji pojedinac? A bilo je to točno prije 30 godina. Vozio je poseban agencijski vlak broj 15835, Rijeka-Ogulin-Gračac-Knin-Split. U povratku je vozio poseban agencijski vlak broj 15834, Split-Knin-Gračac-Oštarije-Karlovac-Zagreb Zapadni kolodvor-Dobova. Taj posebni vlak je u stvari vozio iz Jesenica ali tadašnji ŽTP Zagreb radio je vozni red na svome području od Rijeke i dalje kako je navedeno.

Komad pruge Šapjane-Rijeka koji je danas u sastavu HŽI tada je pripadao ŽG-u Ljubljana (Železniško gospodarstvo Ljubljana) kao i istarske pruge, oni su radili VR. Ustvari vozio je taj vlak iz Jesenica preko Nove Gorice, Sežane i Pivka do Rijeke. Organizator tog putovanja je bila njemačka turistička agencija Mochel Reisen uz suradnju ŽG-a Ljubljana i ŽTP-a Zagreb. Agencija je putovanje organizirala uz naziv: Adria express vas vodi na putovanje posebnim vlakom s parnom lokomotivom od Alpa do Jadrana od 28.4. do 6. 5.

1990. Putovanje je započelo 28.4. 1990. dolaskom u kolodvor Villach iz Njemačke. Dana 29. 4. 1990. u Jesenice su putnici prispjeli u svojim posebnim vagonom. Interesantno je to da je taj posebni vagon u to vrijeme muzejski kao i danas za vrijeme Trećeg Reiha bio u sastavu posebnog vlaka Hansa Goeringa. Povremeno je znao biti i u sastavu posebnog vlaka Adolfa Hitlera. Uglavnom taj vagon dodan je na slovensku četvoro osovinsku muzejsku garnituru koju su vukle dvije parne lokomotive, serija 03-002 i 06-018. Težina vlaka

je bila oko 300 t. Iz Jesenica je vlak krenuo u 9.15 sati a u Rijeku prispio isti dan u 18.25 sati. Tu je vlak prenoćio i krenuo sljedeće jutro 30. 4. 1990. u 8.10 sati. U Ogulinu je bilo namirivanje lokomotiva vodom i ugljenom. Ono što je još interesantno je da su za vožnju ovog vlaka iz rudnika Trbovlje u Sloveniji otpremljena 4 vagona ugljena za namirivanje parnih lokomotiva. Ugalj je dostavljen u Rijeku, Ogulin, Knin i Split. Za snabdjevanje vodom u nekim kolodvorima su ponovno osposobili vodonapojnike, a tamo gdje to nije bilo moguće vatrogasci su cisternama dopremali vodu. Nakon zadržavanja od 90 minuta u Ogulinu vlak je nastavio do kolodvora Vrhovine Plitvička jezera. Tamo je vlak prispio u 16.05. dana 30. 4. 1990. Putnici su autobusom otišli na nedaleka Plitvička jezera i tamo ostali do 2. 5. 1990. Vlak nastavlja putovanje iz Vrhovina dana 2. 5. 1990. u 8.15 sati i stiže u Knin u 14.20 sati isti dan. U Kninu

je snabdjevanje lokomotiva čišćenje vatre i okretanje. Vlak nastavlja putovanje u 16.05 sati prema Splitu. Nakon okretanja na trianglu u Kninu obje lokomotive voze sa tenderom naprijed. Vlak smije voziti najvećom brzinom od 50 km/h. Zašto nije veća brzina? Radi toga jer je na čelu vlaka kao zaprežna lokomotiva bila serija 03 a ona ima naprijed trosovinski tender. Po tadašnjim propisima ukoliko vlak vozi lokomotiva sa tenderom ispred brzina je 50km/h za dvo i trosovinske tendere. Ukoliko je ispred tendra sa okretnim postoljem brzina je 60km/h (parna lokomotiva serije 06 ima četvoroosovinski tender, dva obrtna postolja sa po dvije osovine). U Split je vlak dolazi u 18.30 sati. Cijelim putem od Jesenica do Splita vlak je imao foto stopove (stajanja). Što je to? Vlak se zaustavlja nekim interesantnim mjestima na otvorenoj pruzi gdje su putnici silazili iz vlaka i slikali znamenitosti. Tako su se u Sloveniji zadržavali kod

kanjona Vintgar ili Solkanskog mosta. U Nomenju (naselje u slovenskoj Općini Bohinju) su putnici napustili vlak i on se vratio par kilometara natrag. Onda je uz punu brzinu puštanje pare i fučkanje projurio pored fotografa. Između Rijeke i Ogulina vlak je stajao 18 minuta u km 623+300. Sljedeće zadržavanje je bilo između Ogulina i Vrhovina, vlak je stajao 20 minuta u km 65+500. Dana 2. 5. 1990. vlak je između Vrhovina i Gračaca stajao na pruzi 18 minuta u km 106+000 i 20 minuta u km 136+700. Zatim je bilo zadržavanje između Malovana i Knina 20 minuta u km 202+000. Sljedeći dan 03.05.1990. vozio je posebnivlak iz Splita do Labina Dalmatinskog. Na otvorenoj pruzi imao je zadržavanje od 1+ minuta u km 303+000 i 18 minuta u km 298+700. Po dolasku u Labin Dalmatinski putnici se vraćaju u Split redovitim vlakom 3275 a muzejska garnitura sa parnim lokomotivama produžava u Knin

gdje ostaje do narednog dana. Putnici posebnog vlaka iz Splita se vraćaju na svoj muzejski vlak u Knin dana 4. 5. 1990. redovitim vlakom broj 138 (Mediteran ako se ne varam). Iz Knina muzejski vlak sa parnom vučom kreće u 9.30 sati. Do Gračaca ima dva zaustavljanja na otvorenoj pruzi. Stajao je 15 minuta u km 203+000 i 16 minuta u km 196+000. Još je bilo 1 zaustavljanje u trajanju od 17 minuta između Oštarija i Karlovca u km 523+100. U vrijeme prometovanja ovog vlaka ja sam dežurao u kolodvoru Zagreb Zapadni. Kako nisam mogao pratiti vlak prema Splitu ipak sam mogao malo pratiti vlak u povratku. Naime od Karlovca je bilo predviđeno da se lokomotive namire vodom u Karlovcu i da se očisti vatrica. Dalje će vlak prevlačiti elektro lokomotiva serije 441. Skupio sam ekipicu od desetak osoba i otišli smo u Karlovac. Vlak s parnim lokomotivama je stigao u 17.58 sati. Putnici su napustili vlak i otišli u hotel. Lokomotive su u ložionici raskopčane i namirene. Lokomotiva 06-018 je otišla na čelo garniture a 03-002 je otišla na kraj. Iz Zagreba je stigla strojna elektro lokomotiva koja je preuzeila vuču vlaka do Dobove. Mi iz Zagreba smo se rasporedili u parne lokomotive. Ja sam bio na lokomotivi 03-002. Vlak je imao redovito zadržavanje od par minuta u kolodvoru Zagreb Zapadni iz prometnih razloga. Ja sam se prije toga sa strojvodom dogovorio da mi vlak zaustavi u Zaprešiću kako bih ja sišao. I bi tako.



KAKO ĆU JOJ REĆ' DA VARIM...

u skretanje by nenad katanich

FOTO: Nebojša Gojković



**VRTIO MU SE
CIJELI ŽIVOT
KROZ GLAVU.
NAVIŠE GA
JE MORILA
POMISAO
DA NJEGOV
SIN ŠTEFEK
JE ZAVRŠIO
ŠKOLU, ALI
NEMA POSLA.**

Skretničar Bartol nije bio dobre volje. Hodao je oko skretničarske kućice i pričao sam sa sobom. Čak je zaboravio zašto je izašao van- da nahrani svog ljubimca miša Miška. Ovaj put donio mu je poslasticu - svježi kravlji sir kojeg je pravila njegova supruga Štefica.

Vrtio mu se cijeli život kroz glavu. Naviše ga je morila pomisao da njegov sin Štefek je završio školu, ali nema posla. Rado bi se oženio - ali kako će u selu bez posla i imanja. Da radi na zemlji nije bilo šanse. Pa ni samom Bartolu to nije bilo drago da se sin muči cijeli život kao on. S polja u noćnu, na manevru, na skretnicu, iz noćne na polje. Istina, sada više nema okretanja skretnica, ali i Bartol više nije mlađ, pa ni zdrav. Bar ne kako to zahtijeva prva zdravstvena grupa. Srećom, imali su dobrog liječnika medicine rada pa se provlačio. S onim, naravno: „Gospon Bartol, pripazite na zdravlje, vaš tlak nije se za šaliti,

morate skinuti bar desetak kila....". Bartol bi se se samo zahvaljivao i molio u sebi da doktor potpiše da je sposoban za rad. Bar mir jednu godinu.

„Blago pomoćniku Donatu. Mlad, zdrav, dobra plaća i dekle vole ako je šef. A ne njegov Štefek samo sa zanatom i bez posla....

„mrmljao je sebi u bradu Bartol. Nije niti primjetio da je Miško se popeo na malu klupčicu koju ne napravio ispred vrata u hladovini. Miš se naravno, naučio kada vidi Bartola sa nečim u ruci da će biti i za njega. Sigurno je osjetio i zamaman miris svježeg kravljeđ sira. Tada ga je Bartol opazio. Pažljivo je odmotao vrlo mali smotuljak u kojem je bila bijela grudica. Vrlo polako ju je smjestio na rub klupčice i miš Miško oprezno je došao i navalio na objed.

„Jedi mali, tebe sigurno ne pati tlak i srce, samo jedi, mišek mali..“ - tepao mu je Bartol. Odjednom kada je bio pri kraju, miš naglo pobježe. Bartol nije

primjetio da je stigao pomoćnik Donat s papitima.

-Pozdrav, gospodin Šef, promet redovit....

- Dobro, Bartol dobro, dobor - nestrljivo ga prekide Donat.

- Bartol, što je to pruga?

-Kaj?

-Bartol, što je to signal?

-Kaj vi to mene šefe prepitujete?

-Evo, vježbaj, na jesen su ispitireće mu Donat ne gledajući ga već mu samo pružajući bunt papira.

Eh, misli je Bartol, jedna nevolja ne dolazi sama. Eto, još malo će u mirovinu, a ne zna što je pruga niti signal, a život je tu proveo i obitelj prehranio. Zar pred mirovinu da ima taj stres od ispita i da mu onda skoči tlak na liječničkom ? Da dobije otakz, a najavljuju drugi val zaraze na jesen ?

O, muko moja, mislio je. Nije niti čuo radio u kutu skretničarske kućice koji je prigušeno svirao ljetni hit iz naslova priče.





SPORTSKI SUSRETI SINDIKATA PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE

KREŠIMIR POSAVEC

14. - 16. rujna 2020.

ROVINJ, TN "AMARIN"



PRIJAVE KOD
PREDSJEDNIKA PODRUŽNICE
do 10. kolovoza 2020.