

VIJESTI SINDIKATA PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE

# NA PERONU

RUJAN 2020.



**ANTON KLIMAN**

NAMJERAVAM OSTAVITI TRAG

**DAMIR HARŠ**

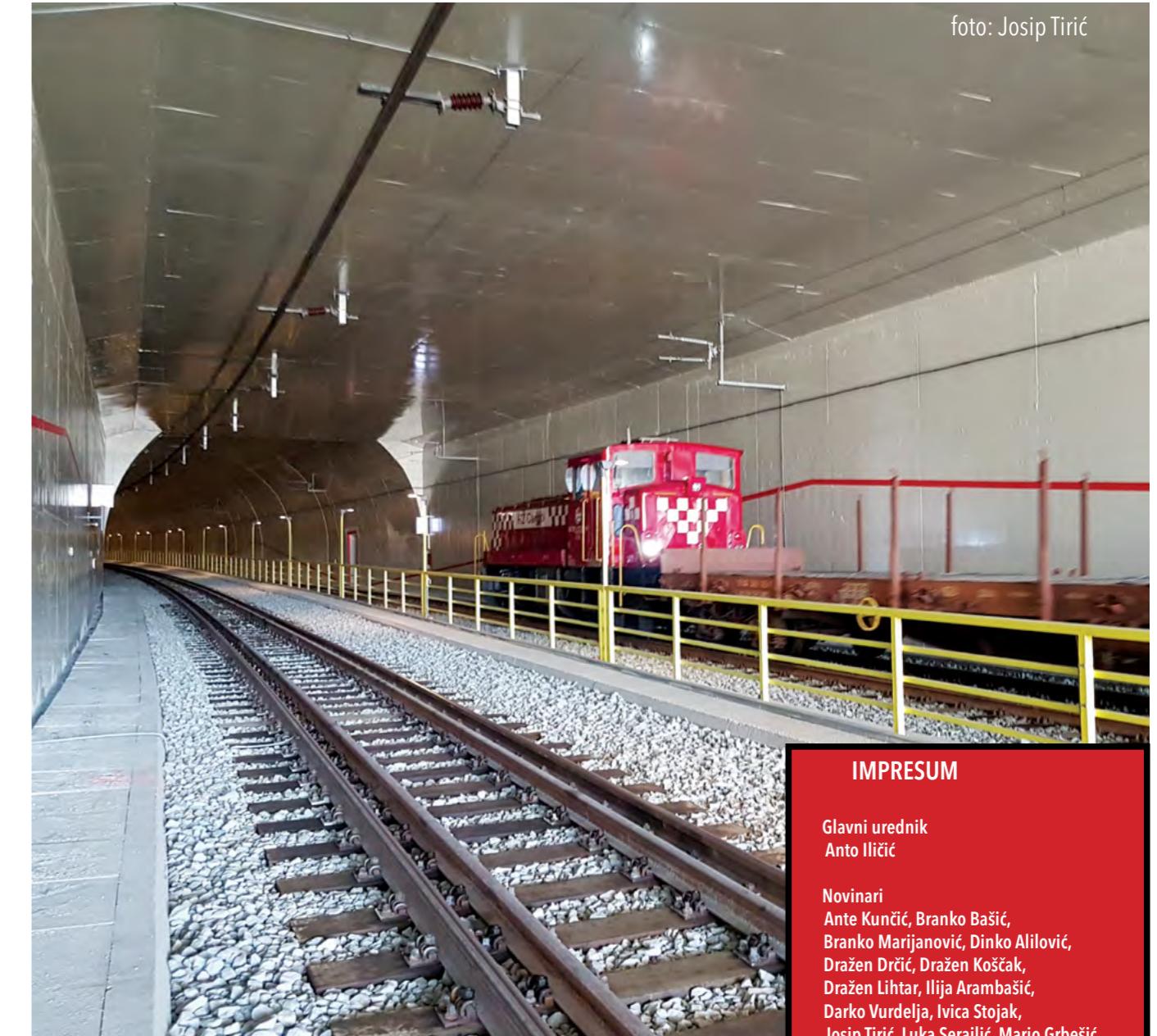
POKUŠAVAM NE OSVRTATI SE NA PROŠLO

**POZNATA LICA I ŽELJEZNICA**

MATIJA VUICA



## ZABOK



### 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:  
Matija Vujica, modna dizajnerica  
foto: Nebojša Gojković

Ovaj broj izšao je samo u digitalnom izdanju.  
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.

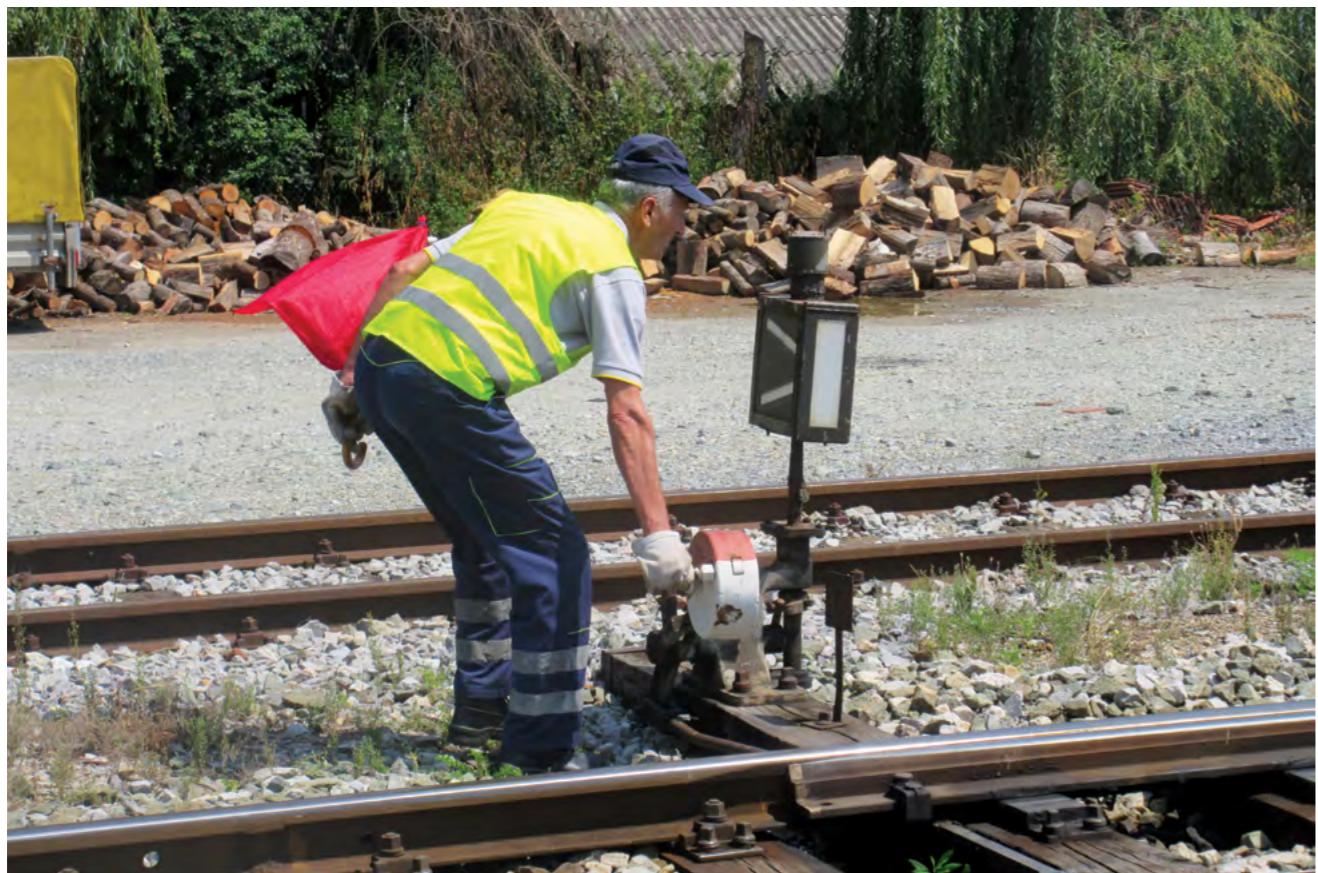
„Na peronu“ je prava adresa.  
Pišite nam na: spvh@zg.t-com.hr

## SLOBODA SVIJETA

“Svijet je proglašio slobodu, posebice u posljednje vrijeme, ali što pronalazimo u toj njihovoj slobodi: samo ropstvo i suicid! Svijet poručuje: “Imaš potrebe, stoga ih i zadovolji, jer ti imaš ista prava kao i najplemenitiji i najbogatiji ljudi. Nemoj se bojati zadovoljiti svoje potrebe, još ih i proširi” – to je današnje učenje svijeta. U tome oni vide slobodu. Ali što je rezultat ovog prava na širenje vlastitih potreba? Za bogate, izolacija i duhovni suicid; za siromašne, zavist i ubojstvo, jer dana su im prava, ali im još nije pokazan nijedan način zadovoljavanje tih potreba. [...]”

Shvaćajući slobodu kao povećanje i trenutno zadovoljavanje potreba, iskrivljuju vlastitu narav, razvijaju mnoge beznačajne i lude želje, navike i najapsurdnije sklonosti. Žive samo za uzajamnu zavist, za traženje užitka i samopokazivanje. Danas se imanje večera, konja, kočija, pozicija i posluge koja će ih posluživati smatra takvom nužnošću da su ljudi spremni zbog toga, kako bi to ostvarili, žrtvovati život, čast, ljubav; Čak su i spremni ubiti se u slučaju da to ne mogu zadovoljiti.”

F. Dostojevski



## DODATAK ZA RAD ZA DRUGOG POSLODAVCA RADNICIMA SEKTORA ZA PROMET

PIŠE: SPVH  
FOTO: Nebojša Gojković

### Pismo Upravi HŽI

Poštovani,

Temeljem točke 5. Izješća o mreži za 2020., ali i druge godine, naznačeno je da HŽ Infrastruktura pruža uslugu pristupa uslužnim objektima i uslugama koje se pružaju u tim objektima, uključujući pristup prugom do uslužnih objekata.

Neosporno je da je HŽ Infrastruktura sklopila ugovor s Croduxom br. Z-154/18 o zakupu crpnih postrojenja za namirivanje vučnih vozila gorivom. Kako su do sklapanja ugovora s Crodux derivati dva d.o.o. naknadu za pristup kolosijekom do objekta za opskrbu gorivom naplaćivali HŽ Putnički prijevoz d.o.o. i HŽ Cargo d.o.o. neosporno je da je HŽ Infrastruktura sklopila ugovor sa Crodux derivati

dva d.o.o. o naknadi za postavljanje manevarskih voznih puteva do crpnog postrojenja za namirivanje vučnih vozila gorivom.

Dakle, HŽ Infrastruktura s tog osnova ostvaruje određeni prihod.

Kako je to dodatni posao za izvršne radnike u kolodvorima u kojima će se događati predlažemo da izvršni radnici koji ga obavljaju ostvare dodatak na slijedeći način:

(1) U slučaju kada izvršni radnik pored redovitih poslova obavlja poslove manevriranja (odnosno postavljanja skretnica za namjeravanu vožnju do crpnog postrojenja) zbog namirenja prijevoznog sredstava bilo kojeg prijevoznika gorivom (usluga pristupa uslužnim objektima i uslugama koje se pružaju u tim objektima, uključujući pristup

prugom do uslužnih objekata) svakom izvršnom radniku koji neposredno sudjeluje u postavljanju voznog puta pripada dodatak od 10 % (deset posto) na osnovnu cijenu sata rada za sve sate u smjeni koju radi.

(2) Kolodvori u kojima će radnici poslodavca pružati uslugu iz točke jedan ove odluke su: Bjelovar, Koprivnica, Varaždin, Zagreb Glavni Kolodvor, Nova Kapela Batrna, Osijek, Vinkovci, Zagreb Ranzirni Kolodvor, Karlovac, Ogulin, Rijeka, Pula, Ploče, Knin, Solin i Šibenik.

Očekujemo uvažavanje opisanog te donošenje odluke kojom će se radnicima iz točke (1) od 1. srpnja 2020. početi isplaćivati predloženi dodatak.

Lijep pozdrav.

predmet: dodatak za rad za drugog poslodavca radnicima Sektora za promet

Poštovani,

temeljem točke 5. Izješća o mreži za 2020., ali i druge godine, naznačeno je da HŽ Infrastruktura pruža uslugu pristupa uslužnim objektima i uslugama koje se pružaju u tim objektima, uključujući pristup prugom do uslužnih objekata.

Neosporno je da je HŽ Infrastruktura sklopila ugovor s Croduxom br. Z-154/18 o zakupu crpnih postrojenja za namirivanje vučnih vozila gorivom. Kako su do sklapanja ugovora s Crodux derivati dva d.o.o. naknadu za pristup kolosijekom do objekta za opskrbu gorivom naplaćivali HŽ Putnički prijevoz d.o.o. i HŽ Cargo d.o.o. neosporno je da je HŽ Infrastruktura sklopila ugovor sa Crodux derivati dva d.o.o. o naknadi za postavljanje manevarskih voznih

putova do crpnog postrojenja za namirivanje vučnih vozila gorivom.

Dakle, HŽ Infrastruktura s tog osnova ostvaruje određeni prihod.

Kako je to dodatni posao za izvršne radnike u kolodvorima u kojima će se događati predlažemo da izvršni radnici koji ga obavljaju ostvare dodatak na slijedeći način:

- (1) U slučaju kada izvršni radnik pored redovitih poslova obavlja poslove manevriranja (odnosno postavljanja skretnica za namjeravanu vožnju do crpnog postrojenja) zbog namirenja prijevoznog sredstava bilo kojeg prijevoznika gorivom (usluga pristupa uslužnim objektima i uslugama koje se pružaju u tim objektima, uključujući pristup prugom do uslužnih objekata) svakom izvršnom radniku koji neposredno sudjeluje u postavljanju voznog puta pripada dodatak od 10 % (deset posto) na osnovnu cijenu sata rada za sve sate u smjeni koju radi.
- (2) Kolodvori u kojima će radnici poslodavca pružati uslugu iz točke jedan ove odluke su: Bjelovar, Koprivnica, Varaždin, Zagreb Glavni Kolodvor, Nova Kapela Batrna, Osijek, Vinkovci, Zagreb Ranzirni Kolodvor, Karlovac, Ogulin, Rijeka, Pula, Ploče, Knin, Solin i Šibenik.

Očekujemo uvažavanje opisanog te donošenje odluke kojom će se radnicima iz točke (1) od 1. srpnja 2020. početi isplaćivati predloženi dodatak.

Lijep pozdrav.



Mario Grbešić  
predsjednik SPVH

SINDIKAT PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE, 10 000 ZAGREB, TRNJANSKA CESTA 11F,  
OIB: 85555259238, ŽIRO-RAČUN: 2360000-101367698  
tel.: +385 1 3783 171, fax.: +385 1 4576 007, ŽAT: 855/171 GSM: 098/284-171, VPN: 74001  
e-mail: [spvh@zg.t-com.hr](mailto:spvh@zg.t-com.hr) [www.spvh.hr](http://www.spvh.hr)





## KRŠENJE ODREDBI ČLANKA 57. KU

PIŠE: SPVH  
FOTO: Nebojša Gojković i Josip Tirić

### Pismo direktoru Prometnog sektora

Poštovani direktore,

u prilogu Vam dostavljamo dopise kojima smo voditeljima PRJP-a ukazali na nezakonito postupanje i kršenje odredbi članka 57. KU HŽ.

Poznato Vam je da je tromjesečna preraspodjela radnog vremena u HŽ Infrastrukturi d.o.o. moguća isključivo uz poštivanje propisanih ograničenja i ispunjavanje određenih uvjeta, a jedan od osnovnih uvjeta za korištenje instituta preraspodjеле radnog vremena je izrada i objavljanje

plana preraspodjеле na početku svakog predviđenog razdoblja tromjesečne preraspodjеле.

U slučajevima kada poslodavac ne objavi plan preraspodjеле nije u mogućnosti raditi prijenos viška (ili manjka) sati u sljedeći mjesec, nego je iste dužan obračunati i platiti (zajedno sa pripadajućim dodacima) radniku u mjesecu u kojem su sati stvarno održani.

Upravo iz tog razloga povjerenici SPVH su upozorili voditelje PRJP-a na nezakoniti prijenos sati iz srpnja u kolovoz, odnosno iz kolovoza u rujan 2020. Obzirom da se radi o evidentnom kršenju

prava utvrđenih kolektivnim ugovorom radnike ćemo uputiti da svoja prava ostvare redovitim postupkom ulazeći zahtjev za zaštitu prava koji će, nadamo se, biti dovoljan da poslodavac uvidi pogrešku i radniku nadoknadi finansijsku štetu. Sve drugo nas vodi u postupke koji su za poslodavca puno skuplji i u ovom slučaju krajnje nepotrebni.

Vas pozivamo da svojim autoritetom naložite daljnje i potpuno poštivanje ovih, ali i svih drugih odredbi KU HŽ Infrastrukture d.o.o., te nas obavijestite o poduzetom.



SINDIKAT PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE  
UNION OF CROATIAN TRAIN DISPATCHERS

Broj: M/47-9/2020  
U Zagrebu, dana 18. rujna 2020. godine

HŽ Infrastruktura d.o.o.

Sektor za promet  
Tihomir Španić, direktor

Predmet: Kršenje odredbi članka 57. KU HŽ Infrastrukture d.o.o. – preraspodjela radnog vremena

Poštovani direktore,

u prilogu Vam dostavljamo dopise kojima smo voditeljima PRJP-a ukazali na nezakonito postupanje i kršenje odredbi članka 57. KU HŽ.

Poznato Vam je da je tromjesečna preraspodjela radnog vremena u HŽ Infrastrukturni d.o.o. moguća isključivo uz poštivanje propisanih ograničenja i ispunjavanje određenih uvjeta, a jedan od osnovnih uvjeta za korištenje instituta preraspodjele radnog vremena je izrada i objavljanje plana preraspodjele na početku svakog predviđenog razdoblja tromjesečne preraspodjеле.

**U slučajevima kada poslodavac ne objavi plan preraspodjеле nije u mogućnosti raditi prijenos viška (ili manjka) sati u sljedeći mjesec, nego je iste dužan obračunati i platiti (zajedno sa pripadajućim dodacima) radniku u mjesecu u kojem su sati stvarno održani.**

Upravo iz tog razloga povjerenici SPVH su upozorili voditelje PRJP-a na nezakoniti prijenos sati iz srpnja u kolovoz, odnosno iz kolovoza u rujan 2020. Obzirom da se radi o evidentnom kršenju

prava utvrđenih kolektivnim ugovorom radnike ćemo uputiti da svoja prava ostvare redovitim postupkom ulazeći zahtjev za zaštitu prava koji će, nadamo se, biti dovoljan da poslodavac uvidi pogrešku i radniku nadoknadi finansijsku štetu. Sve drugo nas vodi u postupke koji su za poslodavca puno skuplji i u ovom slučaju krajnje nepotrebni.

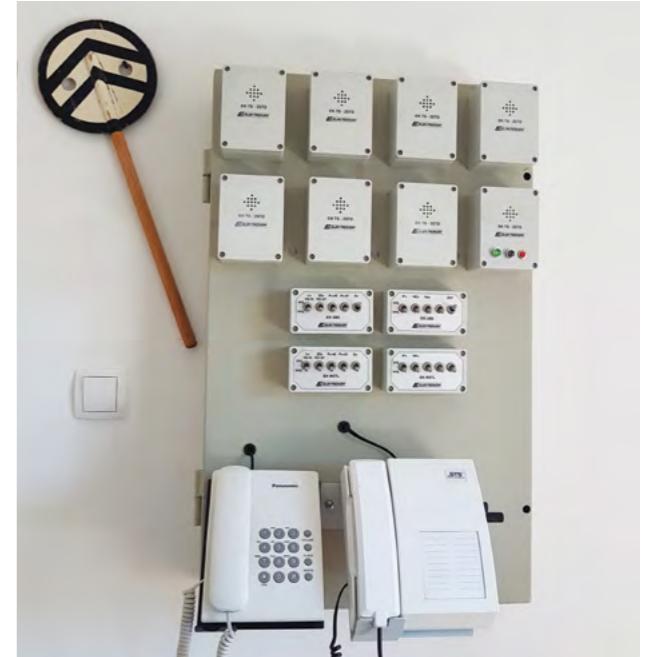
Vas pozivamo da svojim autoritetom naložite daljnje i potpuno poštivanje ovih, ali i svih drugih odredbi KU HŽ Infrastrukture d.o.o., te nas obavijestite o poduzetom.

S poštovanjem.

Priloga: 5

- preraspodjela\_ISTOK
- preraspodjela\_ZAPAD
- preraspodjela\_SJEVER
- preraspodjela\_CENTAR
- preraspodjela\_ZAPAD

Mario Grbešić, predsjednik



# O GLEŽNJAČAMA SVA TRI ZAJEDNO

PIŠE: SPVH  
FOTO: Nebojša Gojković



## Pismo odjelu ZNR

Poštovani,

nastavno na sastanak održan dana 4. rujna 2020. na kojem ste ponovno istaknuli prijedlog proizvođača (tvrtke Honeywell-a) o formiranju zajedničkog povjerenstva koje bi dodatno anketiralo određeni broj radnika očituju se kako slijedi:

- Povjerenici radnika za ZNR

proveli su anketiranje radnika u kojem je izuzetno velik broj radnika (80,2 % radnika Sektora za promet i 71,5% radnika Sektora za održavanje) izjavilo i svojim potpisom potvrdilo da su osjetili određene tegobe prilikom pokušaja korištenja zaštitnih cipela - gležnjača.

- Zbog navedenog spomenuti radnici trenutno (uz prešutno odobravanje poslodavca) ne koriste zaštitne cipele gležnjače

u svakodnevnom radu na što smo Vam skrenuli pozornost i na samom sastanku

Od činjenice da se potonjim postupanjem HŽ Infrastrukturu d.o.o. kao poslodavca izlaže nepotrebnom prekršajnom postupku gore je samo to da se radnike svjesno dovodi u opasnost jer im se dozvoljava rad bez propisane zaštitne obuće. Na probleme sa zaštitnim cipelama predstavnici sindikata upozoravaju već više od godinu dana, te smo mišljenja da nikakva dodatna anketiranja, pogotovo ne na način da se radnika prisiljava na nošenje zaštitne cipele do nastanka ozljede koju bi potvrdio liječnik (?) neće otkloniti spomenute probleme. Ne osporavamo pravo Upravi da i dalje pokušava riješiti ovaj problem na najmanje štetan način za HŽ Infrastrukturu d.o.o. i pokuša postići dogovor sa proizvođačem zaštitnih cipela - gležnjača. Uvjereni smo da su dosadašnje aktivnosti neosporno dokazale da postoji problem.

Kako sindikati nisu strana ugovora između HŽ Infrastrukture d.o.o. i proizvođača smatramo bespredmetnim i nepotrebnim naše sudjelovanje u radu stručnog povjerenstva kako ste ga predložili na sastanku.

S poštovanjem.

Sindikat prometnika vlakova Hrvatske  
Sindikat infrastrukture HŽ  
Sindikat željezničara Hrvatske

U Zagrebu, dana 17. rujna 2020.

HŽ Infrastruktura d.o.o.

Sektor za podršku Upravi, komunikacije,  
sigurnost i zaštitu  
**Sanja Vučić, direktorka**

Odjel zaštite na radu  
**Željko Bogović, voditelj**

Predmet: Stručno povjerenstvo za dodatno anketiranje radnika zbog problema sa zaštitnim cipelama gležnjačama – očitovanje sindikata

Poštovani,

nastavno na sastanak održan dana 4. rujna 2020. na kojem ste ponovno istaknuli prijedlog proizvođača (tvrtke Honeywell-a) o formiranju zajedničkog povjerenstva koje bi dodatno anketiralo određeni broj radnika očituju se kako slijedi:

- Povjerenici radnika za ZNR proveli su anketiranje radnika u kojem je izuzetno velik broj radnika (80,2 % radnika Sektora za promet i 71,5% radnika Sektora za održavanje) izjavilo i svojim potpisom potvrdilo da su osjetili određene tegobe prilikom pokušaja korištenja zaštitnih cipela – gležnjača
- Zbog navedenog spomenuti radnici trenutno (uz prešutno odobravanje poslodavca) ne koriste zaštitne cipele gležnjače u svakodnevnom radu na što smo Vam skrenuli pozornost i na samom sastanku

Od činjenice da se potonjim postupanjem HŽ Infrastrukturu d.o.o. kao poslodavca izlaže nepotrebnom prekršajnom postupku gore je samo to da se radnike svjesno dovodi u opasnost jer im se dozvoljava rad bez propisane zaštitne obuće.

Na probleme sa zaštitnim cipelama predstavnici sindikata upozoravaju već više od godinu dana, te smo mišljenja da nikakva dodatna anketiranja, pogotovo ne na način da se radnika prisiljava na nošenje zaštitne cipele do nastanka ozljede koju bi potvrdio liječnik (?) neće otkloniti spomenute probleme.



Ne osporavamo pravo Upravi da i dalje pokušava riješiti ovaj problem na najmanje štetan način za HŽ Infrastruktuру d.o.o. i pokuša postići dogovor sa proizvođačem zaštitnih cipela – gležnjača. Uvjereni smo da su dosadašnje aktivnosti neosporno dokazale da postoji problem.

Kako sindikati nisu strana ugovora između HŽ Infrastrukture d.o.o. i proizvođača smatramo bespredmetnim i nepotrebnim naše sudjelovanje u radu stručnog povjerenstva kako ste ga predložili na sastanku.

S poštovanjem.



# "NAMJERAVAM OSTAVITI TRAG"

*Povod ovom razgovoru je njegov politički angažman. Izabran je saborski zastupnik u 8. izbornoj jedinici. HDZ-ovac iz Istarske županije vrijedan poštovanja. Ovo mu je u treći saborski mandat. On je jedan od onih koji je uspio zajedno s ministrom g. Butkovićem, koji je bio nositelj liste u 8. izbornoj jedinici, dobiti povjerenje glasača u Istri. Voli isticati kako za sve ono šta je obećavao i najavljuvao u svojoj izbornoj kampanji i ostvaruje.*

*Podsjetimo da je u prvom mandatu obnašao funkciju ministra turizma u Vladi Republike Hrvatske.*

*Inače, u politiku je ušao kao angažirani laik, osam godina bio je predsjednik Hrvatskog katoličkog zbora Mi. Društveno je angažiran svoje formativno vrijeme. Otac je troje djece, dvoje su još uvijek studenti, najstarija kćer je diplomirala ove godine. Sretno je oženjen, roditelji su mu živi i ono što svaki prosječan hrvatski građanin želi sebi, radi svoj posao. Iz turističke struke došao je u politiku. Još uvijek ima aktivne poslovne subjekte koji rade zasebno od njegovog političkog angažmana i ne boji se, ako ne bude političkog posla, da se neće imati kamo vratiti.*

*Naravno, to je gospodin Anton Kliman.*

RAZGOVARAO: Anto Iličić

FOTO: Josip Tirić

**Osim šta ste ostvarili pobjedu u izbornoj jedinici, ono što je ministar prometa nedavno izjavio "Novom listu", da se snažno zalažete za prometnu infrastrukturu Istre. Pretjeruje li ministar u toj izjavi?**  
Ministru Butkoviću treba vjerovati. On je vjerodostojan ministar i vi bi mu trebali vjerovati s obzirom da vodi vaš resor pa možete potvrditi da li je vjerodostojan ili nije. Moje iskustvo sa ministrom Butkovićem je izuzetno pozitivno i zaista ne pretjeruje, mislim čak da sam blag koliko bi trebao biti, ako je to njemu snažno onda ne znam šta će reći na ono što dalje bude oko toga. Oleg je moj prijatelj i jedna figura unutar HDZ-a koga ja izuzetno cijenim, podpredsjednik je stranke i čovjek kada mu jednog dana završi mandat, stajat će da je za njegovog mandata započela i završena izgradnja Pelješkog mosta i on će biti jedna povijesna politička figura u Hrvatskoj. Ali ne samo to, za njegovog mandata bit će probijena druga cijev tunela Učka i završen potpuni profil Istarskog ipsilona, što me posebno veseli. To će biti kraj jedne velike cestovne infrastrukture u Istri koje vodi njegovo ministarstvo. Isto tako želim vjerovati da će se

početi rješavati pitanje željezničke infrastrukture u Istri. Moram reći da ministar jako dobro razumije probleme Istre iz njegovog resora. Normalna stvar da sam iskoristio, kao rođeni Istrijan, kao zauzet za svoju regiju, naše osobne odnose i poziciju koju imamo kao kolege unutar same stranke da izuzetno snažno lobiram za početak rješavanja problema, posljednje rak-rane a to je povezivost Istre sa svijetom. Znate i sami da Istra ima nepovoljni prometni položaj u odnosu na sve koridore koji su danas aktualni u Europi, to su ovi mediteranski koridori na koje se moramo priključivati kroz Rijeku ili Trst i prema Istri se mora imati drugačiji pristup kad se rješavaju veliki infrastrukturni prometni problemi. Ministar Butković je za to i zajedno smo krenuli u sagledavanje problema željeznice i nadam se da ćemo vrlo brzo početi raditi studije koje će pokazati da ima smisla da se željeznica u Istri revitalizira i stavi u funkciju a to očekuju i građani Istre od same države, Vlade Republike Hrvatske i od ministarstva prometa.

**Istarske željeznice su prilično zapuštene, u stanju su da trebaju**

ozbiljnu rekonstrukciju da bi bile u funkciji razvoja Istre. Sami ste spomenuli da je Pula bila ratna luka Austro-Ugarske i tada je izrasla u veliki i značajan grad i da je željeznična tome doprinesla. Danas imamo u Istri jednu prugu, Lupoglav - Raša, koja ne radi. **Hoćete li se pomiriti sa time?**

Imamo dvije pruge koje ne rade, druga je ova koja ide prema Divači. Moramo biti iskreni i reći da je to pruga na aparatima, ako se mogu tako izraziti, a ova druga nije ni na aparatima. Vlada odnosno premijer Plenković je ispregovarao 22 milijarde eura za sljedeću omotnicu do 2027. godine, u ovom razdoblju financiranja EU, jedan veliki dio od toga spada na infrastrukturu u Republici Hrvatskoj a od toga jedan veliki dio ide na željeznicu. Ja osobno smatram da je Istra zaslužila bolji tretman što se tiče željezničkog prometa a sa druge strane sve ono što smo uspjeli vidjeti što EU nudi kroz to financiranje, jedan veliki dio će otpasti na željeznicu. Mislim da veliki dio tog kolača zaslužujemo i mi u Istri, sa svim svojim predanim radom koji smo imali u samostalnosti Republike Hrvatske, kroz doprinos



fiskalnom kapacitetu i osjećaju da živimo u zemlji gdje svi imaju isti tretman.

Pošto se bavim politikom, često čujem od naših oporbenih stranaka, da Istra nema isti tretman kao ostatak Hrvatske zbog toga jer u Istri ne vlada HDZ iako je HDZ na vlasti. To je jedna notorna laž, uvijek su se najveći projekti počinjali i završavali kad je HDZ bio na vlasti. Dokaz je Istarski epsilon a ja vas uvjeravam da će se početi rješavati pitanje istarskih željeznica kad će HDZ biti na vlasti a to je sada ovaj mandat i mi ćemo početi taj proces, uvjeren sam. Rješavat će se primarno pitanje a to je pravac Pula - Divača a isto tako se mora staviti u funkciju i dionica Lupoglav - Raša, gdje je luka. To je strašno bitan pravac koji može dati zamah cijelom onom kraju koji nije baš nešto gospodarski razvijen a isto tako može dati zamah i samoj luci, njezinoj novoj budućnosti i siguran sam kada se bude radila studija isplativosti tih pravaca da će se i to sve obuhvatiti mada danas taj pravac apsolutno ne funkcioniра, on propada iz dana u dan jer sve ono šta se ne koristi doslovno propada. Dati će se svemu tome jedna važnost i naći će se načina za revitalizaciju tog dijela pruge. Vi znate da je danas jedan ozbiljan gospodarski rast ne može se imati ako infrastruktura nije kvalitetna i snažna. Europa je prepoznaala da će se taj rast sigurno, u infrastrukturnom smislu, oslanjati na željezničku prugu. To je jasno i zbog onih prijašnjih momenata što sam napomenuo, koliko je novaca predviđeno za sve to zajedno. Istra se neće moći dalje razvijati u gospodarskom smislu ako ne bude imala kvalitetno riješene pružne željezničke pravce niti u turističkom smislu. Vidite i sami da se u ovoj korona krizi željeznički promet pokazao kao najbolje rješenje za jedan javni prijevoz a s druge strane u gospodarskom smislu nema toga razvoja ako

pruga nije aktivna, atraktivna ako nije ekološka i ako pruga nije brza. To očekujemo da će studija pokazati da je izvedivo u Istri i kao građani Hrvatske Istrijani očekuju od Vlade RH da će nas podržati u tom smislu. Kao političar znam da će se to dogoditi jer imamo veoma dobru potporu resornog ministra a isto tako i Vlade RH koja je pokazala da joj nije bitno tko je na vlasti u regiji nego joj je bitni cjelokupni razvoj Hrvatske.

**Gospodine Kliman važno je napomenuti da uz sve namjere Vlade i resornog ministra ako nema projekata ne možete do novaca. Ono što očekujemo od vašeg zauzimanja i ono što bih vas htjeli zamoliti je da se zauzmete da se rade projekti radi spajanja istarskih željeznica sa ostalim prugama u Lijepoj našoj a i revitalizacija postojeće pruge. Molim vas da u svojim istupima svakako tome date akcenta. Konkretno pitanje je za nekoliko mogućih odnosa koji se mogu dogoditi a to je da je Pula imala stajalište Pula Obala koji za kontinent ne znači ništa ali za grad Pula je ono bilo besprijekoran servis za dolazak do željezničkog kolodvora i Arene a i djeca, učenici su dolazili, no zbog malo novaca se odustalo. Hoće te li se zauzeti da ponovo radi?**

Jutros sam raspravljaо s jednom kolegicom znajući da me čeka danas intervju s vama, o jednoj lokalnoj primjeni najuzeg prstena oko Pule koja ima povezanost s gradom a to je Svetinčenat, Vodnjan odnosno prsten koji ide sjeverno gdje se brzo s kraćim linijama mogu dovesti ljudi, djeca na kolodvore na toj trasi. To se može iskoristiti u smislu nekadašnjih šinobusa da se



ta povezanost puno bolje odradi. Kada se spustite ispod Arene, mi to zovemo Karolina, nekada su se iskrcavali putnici i imalo je bolji položaj nego što danas ima autobusni kolodvor a i puno je bliže centru grada. U svakom slučaju to treba osvijestit sa čelnicima lokalne samouprave da se može dogovoriti sa Hrvatskim željeznicama takva vrsta prometa i da se iskoristi cijela ta priča za dobrobit samoga grada jer Pula je ipak centar i svi mi gravitiramo više-manje ovdje a ekološki je puno lakše rješavati to cijelo pitanje. S druge strane imamo veliki problem parkiranja u Puli. Pitam se zašto ne bi uz neki pružni prijelaz napravilo veliko parkiralište na dva tri kilometra od središta Pule i u sezoni rješavalo pitanje gužvi uz jedan češći 15 minutni prijevoz koji mogu servisirati Hrvatske željeznice i doći do samog središta, odredišta i tako rasteretiti Pulu i pustiti pješacima da mogu uživati u svim našim ljepotama i znamenitostima koje ima Pula. Za to je ključno razumijevanje čelnika lokalne samouprave ali u svakom slučaju i Uprave Hrvatskih željeznica da možemo razgovarati o tome. Ja mogu biti posrednik u toj priči.

Znači u tijeku je priprema da se prorijedi promet vlakova u Istri. Nažalost ako se ne zauzmete i ne prenesete zamolbu ministru Butkoviću, koji jedini može to zaustaviti, HŽ Putnički prijevoz namjerava i ne samo u Istri nego i drugdje prorijediti promet radi toga što je zbog korone trošak veliki. Putnički prijevoz kros PSO ugovor dobiva naknadu za sve vlakove pa znači nema gubitaka. Ako se nitko ne zauzme oni će to sprovesti.

Definitivno sam pobornik toga da se intenzivnije rješava sa željeznicom prijevoz u Puli jer je to kvalitetno rješenje.

**Spomenuli ste značaj željeznice i turizma. Svugdje u svijetu je**

**takav. Prije niza godina otvorena je pruga između Kanfanar i Rovinja. Dođete u Rovinj i šetate. Onda se netko pametan odlučio da to ne treba, vjerojatno netko iz željezničkog miljea, i nastala je šteta koja se može popraviti vašim zalaganjem.**

Kanfanar je, tako mi se barem čini, najveće čvorište u srednjoj Istri i nije za ludo bilo da se ide raditi tvornica duhana Rovinj upravo u Kanfanaru. To govori da uz cijelu trasu pruge su moguća naslanjanja gospodarskih zona općina i gradova koji jesu uz tu trasu. Dakle što se tiče gospodarskog dijela ima svoju logiku jer je to najjeftiniji prijevoz i najekološkiji prijevoz danas, pogotovo ako se elektrificira ta trasa. Predložio sam ministru da idemo razgovarati o tome jer je u povijesti postojala veza Beč - Pula i to još za vrijeme Austro-Ugarske koja je postavila tu trasu kao ratnoj luci austro-ugarske monarhije. Vozilo se ljudi i gospodarska dobra. Danas nam ne treba ratna luka ali nam treba svaki turist koji može kvalitetno, brzo i jeftino stići u Istru, znači pravac koji ide od srednje Europe prema Puli. Drugi je pravac prema Divači koja spaja Kopar i Trst na mediteranski pravac a onda možete do Venecije, Milana i dalje prema Rimu. Ti su pravci izuzetno bitni i dobri za prijevoz turista prema Istri tako da ja držim kad se bude radila ta studija o isplativosti revitalizacije same pruge nedvojbeno će se doći do zaključka da će istarski poluotok, koji nije idealno složen prema pravcima u EU, dobiti puno revitalizacijom pruge i samim tim se danas mijenjaju navike putovanja prema turističkim odredištima. U svakom slučaju revitalizacije te pruge uz atrubute koje sam spomenuo da je jeftinije i da je ekološko, da je brzo, da će se svatko pametan odlučiti da krene sa željezničkim pravcem prema svome turističkom odredištu. Jedno od tih čvorišta je upravo što ste spomenuli Kanfanar

- Rovinj. Jako se brzo i jeftino može revitalizirati ta pruga i veliki dio korisnika putnika namjernika iskrca se u Kanfanaru i za petnaestak minuta je u središtu Rovinja. Ne samo Rovinj nego ima i drugih mogućih poveznica prema Poreču. Nekad je bila poznata parancana koja je išla prema Trstu a koja je danas jedna poznata turistička atrakcija Istre. Dakle ima puno mikro povezivosti koja su moguća na samom poluotoku. Mislim da je to jedna velika mogućnost i sami nismo svjesni koliko možemo dobiti sa revitalizacijom te pruge.

**Kada prodru četiri godine mandata, svi od Vas očekujemo da ipak Vaš politički utjecaj rezultira konkretnim stvarima za Istru i Istarsku županiju, hoće li iza ostati samo uzdasi i velike rijeći?**

Pa gledajte mogu ostati dvojaki uzdasi, ako se više ne budem bavio politikom a ostavim nešto iza sebe, s obzirom da političari imaju rok trajanja, s druge strane ne vjerujem da



BROJ 104 rujan 2020.

će se to desiti. Ima jedan problem što su svi prethodni događaji do trenutka do kada se počne revitalizacija prilično dugački, a Vi to znate kako dobro. Ja bih volio kada bi mi krenuli u te procese sada, dakle za ovu godinu ili za sljedeću godinu kada bi se dogodila odluka na ministarstvu i na vlasti da se ide u te procese, a oni će se dogoditi uvjerenjem Vas u to jer to je interes i Istre i Hrvatske. Ja sam u svojoj kampanji volio reći „šta je dobro za Istru dobro je i za Hrvatsku, odnosno šta je dobro za Hrvatsku dobro je i za Istru“, dakle obrnute su teze ali su uvijek istinite. Desit će se to, počet će ovaj cijeli proces prethodnih studija koji je nužan da bi se krenulo u svo ovo što smo do sad pričali, ja u to uopće ne sumnjam. Dali će početi gradnja u ove četiri godine revitalizacije, ja to ne znam i kojim tempom će ići to mi je sada teško reći. Nisam ministar i ne znam kako će se te stvari odvijati u nekim terminima ali sigurno znam da je zauzetost mene osobno, opredijeljenost Vlade RH ali

isto tako obećanje i opredijeljenost ministra Butkovića za revitalizaciju toga pravca velika i ona će sigurno urodit plodom.

**Dok kraja godine će HŽ Infrastruktura napraviti svoj poslovni plan. U poslovnom planu trebaju biti stvari koje se trebaju dogoditi slijedeće godine, prepoznati ovi problemi koji su lako rješivi, tipa obala Pula i druge koje smo spomenuli. Možda se pruga Lupoglavl - Raša ne može osposobiti u kratko vrijeme ali to treba biti prepoznato u poslovnom planu. To znači za očekivat je da će te vi svog dobrog političkog prijatelja i stranačkoga kolegu ministra tražiti da se to zapiše u dokumente i kada se zapiše onda možemo očekivati da će se i dogadati.**

Ja imam njegovo obećanje, i do sada kada smo si dali ruku nikada nije iznevjerio i neće ni sada iznevjeriti. Ja na njega mogu raditi privatno i politički pritisak da ga podsjetim



na ono što smo u kampanji govorili i za ono što se javno komunicira i vjerujem da će sve to biti u pisanim dokumentima. Apeliram i na Vas. Vi ste visokopozicionirani dužnosnik u samom sustavu HŽ-a i ako bude nekakvih problema Vi imate obavezu i pravo zvati saborskog zastupnika koji zastupa interes jedne izborne jedinice, znači da me upozorite na situaciju na koju moramo intervenirati. Dakle to nije u interesu da radnici HŽ-a imaju samo kruha, nego je to kruh za sve nas i za svakog građanina RH.

**Kada bi napravili rezime ovoga razgovora, rekli bi da s nadom očekujemo da se ove dobre stvari za Istarske željeznice konačno počnu događati u stvarnosti i u djelima da nije samo priča da 30 godina govorimo o tunelu kroz Učku ali nije se dogodio ni projekt, pa da se ipak dogodi, tako i ostale stvari.**

Ja nisam stručnjak za željeznicu, tako da se tu moram ogradići ali mislim da imamo dva pravca koji se moraju

odvojeno razvijati. Dakle postoji jedna trasa koja se relativno brzo može staviti u snažnu funkciju a to je ako se elektrificira i modernizira te se povećaju brzine, a to je trasa koja se spaja na Divaću, i drugi pravac koji se mora spajati tunelom na mediteranski koridor. On će zahtijevati sigurno puno više planiranja i sredstava, i rekao bih da će sigurno trebatи jedan duži vremenski period od onoga što nam omogućava ovaj sadašnji pravac. Ja bih to gledao kao jedan cjelokupni projekt ali u dvije odvojene faze i biti će najsretniji kada se počne bušiti željeznički tunel, ono što je inauguirao pokojni predsjednik Tuđman još davnih devedesetih godina, da se dogodi i taj spoj na mediteranski koridor koji tada nije bio aktualan ali kasnije se pokazao kao aktualan da se spoji i Istra na taj koridor. Mi smo znali uvek reći da Učka nije bila planina dijeljenja prema Hrvatskoj nego je bila planina koja je spajala Istru sa ostatkom Hrvatske jer Vi znate da je povijest Istre do 45 godine bila teška i bremenita, pogotovo za

hrvatski narod u Istri, i da konačno u tom prometnom smislu zaokružimo tu cijelu priču sa drugom cjevi cestovnog tunela Istarskog ipsilona i ovim željezničkim tunelom. Ovo je dio naše opredijeljenosti za europski put da se ne bojimo nikakvih koridora koji vode prema Europi jer to nam je sudbina i to nam je put. Uvijek sa svijeću da znamo tko smo i što smo i gdje jesmo. Nema tu nikakve ugroze. Ugroze su samo u nečijim glavama, a ovo su za nas u Istri samo prilike za još veću samosvesnost i opstojnost na ovim prostorima i priliku da budemo integrirani dio Europe kao što smo bilo svo vrijeme od samih naših dolazaka na ova područja.

**Hvala Vam za ovom razgovor.**  
Hvala i Vama, preporučam se i moja deviza je da sam otvoren za sve, to ste vidjeli i sada. Vaše sugestije će mi biti uvek dobro došle jer Vi ste ipak iz struke a ja mogu kasnije samo odradivati jer ono što struka kaže to volim uvek poslušati.

BROJ 104 rujan 2020.

# OVAKO NE VALJA, ALI KAKO DALJE?



PISÉ: Anto Iličić  
FOTO: Nebojša Gojković

Ne postoji država u EU koja nema svog nacionalnog teretnog prijevoznika. Mađari koji su svoj Cargo prodali susjedima sada grebu da ga vrate nazad. Svima državama EU puna su usta liberalizacije, a ali i dalje čuvaju svog nacionalnog prijevoznika, recimo Njemačka, Austrija, Francuska, Italija, Slovenija... Nikome na vlasti u Njemačkoj nije ni u primisli ponuditi svog teretnog operatera na prodaju. To je najkraći opis stanja u EU.

Osvrnamo se na naše, željezničko dvorište.

## HŽ Cargo.

Možda se to ne vidi javno, ali čini se kako je u tijeku čerpanje državne imovine. Prie jednog desetljeća gotovo proročanski je pisao naš ekonomski analitičar kako za današnje stanje Carga moramo analizirati uloge troje glavnih „igrača“ čija djelovanja su rezultirala sadašnjim stanjem Carga. To su: kao prvo poslodavac, kao drugo uprave i kao treće sindikati kao predstavnici radnika. Uloga poslodavca je da nam kaže

što i kako trebamo raditi te da nam verificira rezultate našega rada. Ulogu poslodavca obavlja ili tržište ili sama država. Ukoliko poslodavac - država nije jasno navela uvjete rada i još k tome ne kontrolira redovito što i kako ste radili (kontrolu svede isključivo na finansijsku veličinu - koliko ste potrošili a ne i što i kako ste radili) onda ne postoji ona ključna veza koja je suština ekonomije. Ne postoji jasna veza između cost - benefita, veza između koristi i troška koji je isključivi rezultat rada. Novac - dohodak, profit, dobit mora biti isključivo rezultat vašega rada i ničeg drugog.

Uočivši nepovezanost cost - benefit odnosa, odnosa rada i novca nastojalo se (i uspjelo) „iskamčiti“ od poslodavca - države putem kolektivnih ugovora mnoštvo benefita za koje realno govoreći ne samo da nije bilo nikakve ekonomske opravdanosti već su dali svoj doprinos direktnoj aberaciji poslovnih procesa.

I tako je HŽ Cargo stigao tu gdje je... Jedan od mogućih scenarija spašavanja HŽ Carga ogleda se u

ideji izbora strateškog partnera te povezivanje s lučkim i terminalskim pa i brodarskim ali i multimodalnim operaterima (prijevod jednog uvaženog stručnjaka još iz 2008.).

Ali ima i drugih, možda prihvatljivijih vlasniku... i željezničarima.

## HŽ Infrastruktura

HŽ Infrastruktura upravlja sa starim i dotrajalim prugama što nedvojbeno utječe na smanjenje dopuštenih brzina vlakova i produljenje putovanja. To je ujedno i najvažniji razlog pada obima prijevoza roba i putnika. Za korektnost prikaza stanja željezničke infrastrukture iskoristit će kao izvor Nacionalni program ŽI za razdoblje od 2016. do 2020. godine. Ključni kriterij pri izradi Nacionalnog programa željezničke infrastrukture Republike Hrvatske za period 2016.-2020. godine je održavanje, odnosno unaprjeđenje učinkovitosti željezničkog sustava u funkciji povećanja zadovoljstva krajnjih korisnika. Planirana ulaganja u

osvremenjivanje i izgradnju te troškovi za održavanje željezničke infrastrukture od 2016. do 2020. godine okvirno iznose 17,20 milijardi kuna, od čega se 2,23 milijarde kuna (12,97%) odnosi na programe obnove i osvremenjivanja, 10,20 milijardi kuna (59,32%) na izgradnju novih i dogradnju postojećih pruga i kolosijeka dok su troškovi održavanja (zajedno s troškovima upravljanja infrastrukturom) planirani u iznosu od 4,77 milijarde kuna (27,71%). Plan je uskladen kako s produktivnim tako i administrativnim kapacitetima. Osim održavanja željezničkih pruga, željezničku infrastrukturu čine i ostali objekti u pružnom pojasu: 545 kolodvora i stajališta, 1512 željezničko-cestovnih prijelaza, 548 mostova, 109 tunela te 3875 propusta. Donosili su se i donose nacionalni programi i strategije, a stanje RH željeznice je sve lošije. Podsetimo se kako je sramotno niska razina realizacije investicija u sklopu NPŽI 2008.-2012. iznosila oko bijednih 5 %. Tako je politički blještavo, ali stvarno prelabava konstrukcija zapisana uz Nacionalni program za željezničku infrastrukturu (NPŽI)

Poznato je da su odlukom Vlade 2012. godine željeznička poduzeća potpuno institucionalno odvojena, svako od tri poduzeća slijedi svoje poslovne

Republike Hrvatske za period 2008.-2012. godine kako će taj program bitno doprinijeti poboljšanju stanja kolosiječne infrastrukture. Treba li uopće pisati kako to u najvećoj mjeri nije realizirano. Istim rečenicama može se već sad opisati i važeći Nacionalni program ŽI.

Zašto?

Prosječne brzine vlakova su niske, posebice u usporedbi s brzinama u cestovnom prometu. Na samo 18% ukupne pružne duljine najveća dopuštena brzina vlakova jednaka je projektiranoj - brzina od 120 km/h dopuštena je na 7,14% duljine kolosijeka, a ona od 100 km/h na tek 12,2%. U narednih osam godina na 54,4% pruga potrebno je obaviti veće investicijske radove. Putovanje vlakom od Zagreba do Splita traje gotovo osam, a autobusom pet sati. Kod teretnih vlakova putovanje je i duže i atraktivno samo za one vrste tereta koje nije učinkovito prevoziti cestom (kameni agregati, mineralne sirovine itd.).

Koristim priliku na ovom mjestu podsjetiti sve koji ovo čitaju da su željeznice - uz brodogradilišta i ceste - treći najveći korisnik državnih potpora, jamstava i subvencija. Obvezni dugovi

interese i surađuju isključivo kroz ugovore. Narodski bi rekli „surađuju“. Vlada RH je takvim razdvajanjem trebala preuzeti ulogu ugašenog holdinga koordinirati ih, ali očigledno to nije ni pokušala raditi. Posljedica su gotovo neprijateljski odnosi između poduzeća koja međusobno vode sudske sporove i smatraju se konkurenčijom. Gotovo da se nadmeću tko će kome naplatiti više. Ili makar više napakostiti. Rezultat toga jest neracionalno korištenje resursa svakog od ta tri poduzeća, povećani troškovi i izrazito loša kvaliteta željezničkih usluga u Lijepoj našoj. Neracionalnost i nerazumijevanje ogledaju se i kroz resorno ministarstvo, jer jednako kako se željeznička poduzeća nemilosrdno glođu tako i Ministarstvo prometa pati od nefunkcionalnosti: ne postoji jedinstvena uprava za željeznički promet, nema jedinstvenog strateškog planiranja željeznice.



željezničkih poduzeća u vlasništvu države utječu na rast javnog duga i proračunskog deficitia. Prihodi od prodaje u odnosu na siječanj-lipanj 2019. godine manji su za 10,1% uglavnom zbog smanjenja prihoda od pružanja željezničkih usluga. U razdoblju siječanj-lipanj 2020. u odnosu na isto razdoblje 2019. vlak kilometri putničkih vlakova manji su za nepunih 30 %. Nagli pad vlak kilometara putničkih vlakova svakako je posljedica obustave putničkog prijevoza zbog pandemije COVID-19. Promatrajući ukupno ostvarene vlak kilometre teretnih prijevoznika, HŽ Cargo je i dalje dominantan prijevoznik, međutim u promatranom razdoblju, udio HŽ Cargo u ukupnom teretnom prometu pao je za 8 % u odnosu na isto razdoblje 2019. godine, s tim da je pad prijevoza koji je HŽ Cargo ostvario u 2019. u odnosu na 2018. najmanje 6 %.

Razlog za ovako podugačak uvod je dug HŽ Cargo prema HŽ Infri (kunski dug).

Dug HŽ Cargo prema HŽI bio je predmet postupka Agencije za tržišno natjecanje u kojoj su zaključili: ...

„AZTN je proveo prethodno ispitivanje stanja na mjerodavnom tržištu i utvrdio da HŽ Infrastruktura aktivno poduzima sve raspoložive mjere s ciljem naplate svojih potraživanja od HŽ Cargo, što je HŽ Infrastruktura potvrdila dostavom relevantne dokumentacije AZTN-u. Iz uvida u tu dokumentaciju proizlazi kako HŽ Infrastruktura nije dovodila u povoljniji položaj HŽ Cargo u odnosu na druge korisnike prijevoza tereta. Stoga je AZTN inicijativu anonimnog podnositelja odbacio...“

Istine radi, nije dug HŽ Cargo bio predmet postupanja Agencije za tržišno natjecanje. Prijavitelj je ustvrdio kako HŽI dopušta samo HŽ Cargo d.o.o. poslovanje bez obveze plaćanja ključnih troškova struje za vuču i troškova željezničkih trasa.

Anonimni podnositelj smatra kako na opisani način HŽI ostale prijevoznike koji plaćaju troškove energetika i željezničkih trasa na taj način stavlja u daleko nepovoljniji položaj u odnosu

na prijevoznika HŽ Cargo.

HŽ Infrastruktura u svom očitovanju ne spori da postoji nepodmireno dugovanje HŽ Carga prema njoj. Agencija je utvrdila kako HŽI aktivno poduzima sve raspoložive mjere s ciljem naplate svojih potraživanja od strane HŽ Carga, i to: slanjem opomena i poziva na plaćanje, prisilnom naplatom i utuženjem onih potraživanja/računa koje HŽ Cargo ne priznaje, odnosno ne knjiži u svojim poslovnim knjigama (zatezne kamate, odštetni zahtjevi i sl.), provođenjem obračunskog plaćanja (direktne i višestruke kompenzacije), pregovaranjem, kao i sklapanjem Sporazuma, Ugovora i sl..

U proces iznalaženja rješenja s ciljem potpune naplate potraživanja HŽ Infra od HŽ Carga uključen je cijeli niz subjekata, i to: Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, Ministarstvo državne imovine, Ministarstvo regionalnog razvoja i fondova Europske unije, Državno odvjetništvo Republike Hrvatske, Središnja agencija za financiranje i ugovaranje programa i projekata Europske unije i Svjetske banke.

Jednako se u ovu priču iznova uključio i NO HŽI koji je na sjednici održanoj 24. kolovoza 2020. donio odluku kojom upućuje Upravu HŽI da zajedno sa Skupštinom društva žurno iznađu odgovarajuće rješenje naplate cijelokupnog potraživanja HŽ Carga d.o.o. prema HŽ Infrastrukturi d.o.o. u novcu i isto dostave Vladi Republike Hrvatske na mjerodavno postupanje.

Ja sam se, kao izabrani član NO HŽI u ime radnika, 11. rujna 2020. obratio Predsjedniku Vlade RH riječima: ...”koristim priliku upozoriti Vas kako je u tijeku koordinirana tišina uprave HŽ Carga d.o.o. i sindikata koji djeluju u tom trgovackom društvu kojim pokrivaju katastrofalno loše poslovanje te višegodišnje ne plaćanje HŽ Infrastrukturi d.o.o.

HŽ Cargo d.o.o. godinama (uz sveopću šutnju) prisvaja proračunske kune – ne plaća naknadu za korištenje trasa namijenjenu za održavanje željezničke infrastrukture - nastavljajući po staroj

narodnom istini: najslade je trošiti tuđe novce.

Obraćam Vam se izravno kao izabrani predstavnik radnika u NO HŽ Infrastrukture d.o.o. jer se ovaj problem skriva od javnosti. Taj dug danas iznosi gotovo ... milijuna kuna te prijeti uništenju cijelog željezničkog sektora.

Od Vas tražim i molim odlučno zauzimanje za žurno rješenje ove neprihvatljive situacije.“

Zbog izlaska sa slijepog kolosijeka ne bi bilo loše poslušati ljudi koji imaju drugačije mišljenje o izlasku iz sadašnjeg stanja. Njihove preporuke su:

- Usvojiti dugoročnu prometnu strategiju uz jasne finansijske i operativne indikatore za razvoj željezničkog prometa po uzoru na švicarski strateški dokument s prometnim scenarijima do 2040. godine;
- Ojačati stručne kadrove posebice tehničkih struka u Ministarstvu prometa da bi uz bolje tehničko razumijevanje željezničkog sustava mogli bolje voditi željezničku prometnu politiku;

- Transformirati ustroj Ministarstva prometa vertikalnom integracijom po uzoru na britanski i njemački model osnivanjem jedinstvene uprave za željeznicu u koju bi se integrirali odvojeni odjeli za željezničku infrastrukturu i planiranje prometa;
- Uspostaviti međusektorski i međudionički savjet za željeznicu pri Ministarstvu prometa radi strateške rasprave o željezničkoj politici, po uzoru na Vrhovni odbor za nacionalni željeznički transportni sustav u Francuskoj;

- Definirati na sljedećih 15 godina ulaganja u željezničku infrastrukturu kao 50% ukupnih državnih ulaganja u prometnu infrastrukturu po uzoru na španjolski PEH program da bi se kompenziralo povjesno neulaganje u željezničku infrastrukturu,

- Podići javne subvencije za HŽ Putnički prijevoz kroz PSO ugovore da bi se podigla kvaliteta željezničke usluge jer istraživanja pokazuju

direktnu korelaciju između veće kvalitete i većih javnih ulaganja u željeznički sustav;

- Raspisati natječaj za PSO ugovore za pojedinačne teretne vagonske posiljke kroz koji bi se mogao subvencionirati i HŽ Cargo po uzoru na austrijski model te povećati udio željezničkog prijevoza tereta u ukupnom teretnom prijevozu;

- Vratiti HŽ poduzeća u strukturu holding poduzeća ili u jedinstveno vertikalno integrirano poduzeće da bi se smanjila neefikasnost i nedostatak koordinacije među HŽ poduzećima;
- Odustati od privatizacije HŽ Carga da bi, po uzoru na gotovo sve EU članice, teretni prijevoznik ostao u državnom vlasništvu i time bitna strateška poluga za željeznički sustav i gospodarstvo u cijelini;

- Uz širo raspravu definirati kriterije prema kojima bi se ocjenjivao rad javnih željezničkih poduzeća, npr. kvaliteta i dostupnost usluge, finansijska i ekološka održivost, transparentnost rada i participacija korisnika, uvjeti rada u poduzećima;
- Formirati odbor željezničara na razini HŽ holding poduzeća u kojem bi

bili zastupljeni radnici HŽ poduzeća iz različitih tehnoloških sektora po uzoru na Vijeće za željeznicu u holdingu Deutsche Bahn, koje tehnički savjetuje Upravni i Nadzorni odbor;

- Povećati broj predstavnika radnika u Nadzornom odboru HŽ poduzeća s jedan na tri po uzoru na suupravljački model predstavnika radnika i predstavnika vlasnika u holdinzima SNCF i Deutsche Bahn;

- Osigurati da predstavnici korisnika željezničkih usluga i neovisnih stručnjaka budu članovi nadzornih odbora HŽ poduzeća da bi se proširio nadzor društva nad upravljanjem željezničkim uslugama;

- Potaknuti veću suradnju među željezničkim sindikatima i povezivanje u jedan neformalni savez radi bolje koordinacije u zastupanju prava željezničkih radnika te zagovaranja bolje željezničke politike.

- Osnovati udruženje korisnika željezničkih usluga Hrvatske koje bi po uzoru na autoklubove okupilo fizičke i poslovne korisnike željezničkih usluga radi lakšeg zagovaranja bolje kvalitete željezničkih usluga.

Ove preporuke mogu se, uz širu analizu, pročitati na stranicama Instituta za političku ekologiju u materijalu (studiji) koja nosi ime „Analiza upravljanja željezničkim uslugama u Hrvatskoj uz komparativni pregled zemalja EU“.

Ako se država, tj. Vlada RH odluči i dalje čuvati ovakvo stanje naše željeznice ministar Butković moći će svakog kvartala, a po potrebi i češće, ponavljati izjavu prigodom nedavne smijene uprave HŽ Carga:

„Procijenio sam da to trebam napraviti, jer su podaci takvi da je promet u prva tri mjeseca pao za 23 milijuna kuna u odnosu na isto razdoblje prošle godine. U protekla dva mjeseca radnicima su isplaćene plaće bez poreza i doprinosa. Kontinuirano pada promet HŽ Carga, iako se u vrijeme koronakrise sve koncentriralo na teretni prijevoz, željeznički, a kasnije i kamionima. Situacija nije dobra, to je bila moja procjena i ja sam donio takvu odluku kao skupština“.



# MATIJA VUICA



# MATIJA VUICA

modna dizajnerica

## ŽELJEZNICOM KROZ ŽIVOT

RAZGOVARAO: Nebojša Gojković  
FOTO: Nebojša Gojković

**O**na je modna dizajnerica, pjevačica i kostimografkinja. Iako je iznimno uspješna u sve tri navedene kategorije, treba naglasiti kako je već godinama daleko najuspješnija modna dizajnerica ne samo u Hrvatskoj, već i u čitavom okruženju. Gotovo da nema značajnije žene u nas koja nije nosila neku od njezinih haljina, uključujući tu i bivšu premijerku Jadranku Kosor, kao i bivšu predsjednicu Kolindu Grabar Kitarović. Njena kreativnost prepoznata je i izvan naših granica, tako da je prilikom posljednje dodjele filmske nagrade Oscar imala jedinstvenu privilegiju da kao prva modna dizajnerica s ovih prostora održi modnu reviju u Hollywoodu. U skladu s tim, i mnoge svjetske zvijezde s područja filma, televizije, kazališta i glazbe često se mogu vidjeti u njenim kreacijama; da spomenemo samo glumice Carmen Electra, AnnaLynne McCord i Rumer Willis (ova potonja je kći Brussa Willisa i Demi Moore), te televizijske voditeljice Megan Henderson i Megan Telles. Početkom 90-ih bila je glazbena zvijezda hrvatske dance scene, poznata po tome što je u taj glazbeni pravac u suradnji sa svojim životnim partnerom Juricom Popovićem više nego uspješno unosila etno elemente kraja iz kojeg je potekla. Ona je Matija Vuica i naša je nova sugovornica u serijalu „POZNATA LICA I ŽELJEZNICA“. Razgovor smo vodili u prostorijama Podružnice SPVH Zagreb zbog čega se ovim putem zahvaljujemo kolegi Ilijici Grliću. A utisci? E da, utisci... Ovaj put to i nije tako jednostavno. Bio je ovo jedan od onih po svemu jedinstvenih životnih trenutaka kada niste sigurni da riječima možete na pravi način opisati sve ono što i kako biste željeli. Nažalost, odavno smo već kao društvo dosegli nivo na kojem su nam sva ona ljudska zloba, zavist i iskvarenost kojima svakodnevno svjedočimo, postale gotovo nešto uobičajeno i nešto što se samo po sebi podrazumijeva. S druge strane, nečija dobrota, altruizam i suočeće najčešće nas iznenade, izazivajući u nama sumnju, podozrenje i nevjericu. Čudimo se takvim pojavama nerijetko za njih tražeći, a zarad vlastite savjesti, neke skrivene motive. Ni sam nisam bio iznimka kad je ovakav način razmišljanja u pitanju. A onda sam ovog ljeta upoznao nju, što bi rekao Balašević: „...čiji se mali trag iznenada pojavio na pijesku jednog jutra, kad sam već uvelike bio siguran da nikoga nema na tom ostrvu“. Kada bi nekim čudom postojao način da se iz čovjeka odstrani sve ono loše i negativno što gotovo svi ljudi u sebi nose, sve ono dobro što bi ostalo, bila bi Matija. A sam razgovor izgledao je otprilike ovako...

**Poštovana gđo Vuica, prije svega hvala Vam što ste se odazvali našem pozivu i pristali na ovaj razgovor. Za sam početak molim Vas da se predstavite našim čitateljima s nekoliko osnovnih podataka o sebi...**

Rodena sam u Metkoviću, malom mjestu u dolini rijeke Neretve. Zapravo sam rođena u Mostaru jer u to vrijeme u Metkoviću nije bilo bolnice u kojoj bi se obavio porodaj carskim rezom. Ne bih nikad mijenjala svoje djetinjstvo pokraj Neretve za nijedno drugo, kao ni za moju osnovnu školu i gimnaziju. Ono što je tada bilo vrlo bitno je da smo svi bili jednaki. Nitko nije imao posebnu garderobu, posebne cipele i svi smo se jako voljeli, veselili i bilo nam je divno. Moji roditelji bili su radnička obitelj; otac je bio pekar, a majka domaćica. Budžet je bio popunjavan tako što je majka prodavala povrće na tržnici. Kako smo tada bili podstanari, otac je nekoliko puta nakon umirovljenja odlazio u Njemačku da bi zaradio

novac za dovršetak naše obiteljske kuće. Nakon gimnazije, otišla sam studirati u Zagreb, a tada otici studirati iz Metkovića je bilo teško jer je trebalo „skrpati“ na koji način će me roditelji školovati s njihovim gotovo nikakvim primanjima. Odlučila sam se tada za vanjsku trgovinu koju sam kao apsolvent na 4. godini ostavila zbog pjevanja. Moj brat Luka bio je osoba s posebnim potrebama o kojem je trebalo brinuti cijeli život. To je jedna posebna priča i velika ljubav između mene i njega. Sreća u nesreći je bila da je majka umrla nekoliko mjeseci prije njega pa nije doživjela sve to poslije. Izgubila sam majku i brata u jednoj godini i ta 2003. godina je najgora godina u mom životu.

**U prethodnom odgovoru već ste nešto rekli na tu temu, pa da se onda nadovežemo na to i kažemo još ponešto o Vašem djetinjstvu, koje je u neku ruku istovremeno bilo i uzorno i buntovno. U školi**

**ste bili odlična učenica, dok se izvan škole niste dali zatvoriti u neke tada zadane okvire...**

Sve isto kao i danas. Bila sam odlična učenica i smatrala sam kao i danas, da kada donosiš dobre rezultate i obavljaš sve kako treba, nitko ne treba voditi brigu o tome kakav je tvoj privatni život. Mi tada nismo smjeli ići na zabave, ostajati duže vani, nije nas se smjelo nigdje vidjeti. U tim vremenima izolacije, neke moje prijateljice i ja bile smo drugačije pa smo „odskakale“. Naravno da sam ostajala vani i išla na zabave, a kako sam bila predsjednica razreda znala sam reći: „E, ako danas niste ništa naučili, morat ćemo otići s ovog sata“. Bila sam buntovna, ali na strani one većine koja je donosila pozitivne rezultate. Kada sam bila na 4. godini srednje škole, kao odlikašica sam predložila da se nekim učenicima „posuše“ jedinice. Tada je bilo pravilo da ako imаш zaključene 3 jedinice „padaš“ godinu, dok se s 2 još uvijek možeš



„izvući“. To nije prošlo i ja sam iz protesta napustila gimnaziju u Metkoviću koja je točno preko puta moje kuće. Putovala sam nakon toga svaki dan šinobusom u Ploče gdje sam završila i taj 4. razred s odličnim uspjehom.

**Već u toj dobi bavili ste se nekim aktivnostima koje su Vam kasnije pomogle u gradenju glazbene karijere. Gdje ste sve tada pjevali?**

Gdje god se moglo. Bila sam vodeći vokal u folkloru, a njega je tada vodio Vido Bagur koji je najpoznatiji etno koreograf u Hrvatskoj. Bila sam naravno, uvijek i u školskom zboru. Isto tako, pjevala sam u crkvenom zboru, pogotovo kada je trebalo pjevati „Gospin plač“, uvijek sam ga ja započinjala. Kad su se smisljale himne za Neretvu ili za naš rukometni klub „Mehanika“ i tu sam aktivno sudjelovala. Znači, glazba se i tada stalno provlačila kroz moj život. Zahvaljujući njoj, upoznala sam tada i svog Juru koji se onda već uvelike bavio

sviranjem. Već tada je imao neke svoje pjesme, komponirao je i bilo je nekako logično da ja budem pjevačica tih njegovih pjesama. Okupili smo bend 1981. godine u Metkoviću i tako je sve počelo.

**Nakon završene gimnazije, upisujete Fakultet za vanjsku trgovinu u Zagrebu. To Vaše studiranje iz današnje perspektive značajno je iz razloga što ste se tada počeli baviti poslom zahvaljujući kojem ćete kasnije postati planetarno poznati, a riječ je o modnom dizajnu. Kako i gdje je sve to tada počelo?**

Počelo je tako da sam u Zagreb došla s jednim džemperom, jednom vjetrovkom i s nekim cipelama. Znala sam da nekako moram doći do nekih novih stvari. Kako sam već u Metkoviću sebi znala nešto šivati na staroj „Bagat“ šivačoj mašini koju je moja majka kupila još kad sam se ja rodila, a nikad ju nije upotrijebila, tako sam onda i u Zagrebu sebi počela šivati odjeću

koju nisam mogla kupiti. Hvala Bogu, tad je postojao Hrelić koji mi je bio otkriće. Tu sam kupovala stare haljine koje sam prepravljala u neke nove stvari. Primjetila me tada sad već pokojna Ana Lendvaj koja je dugo godina radila u „Večernjem listu“. Vidjela me na ulici dok sam nosila njoj tada neke čudne sakoe i haljine i poželjela je vidjeti što još imam u ormara. Od tada je sve krenulo. To su bile 80-e godine i ulične modne revije; po zagrebačkim pothodnicima, neizgrađenoj Sloboštini, Novom Zagrebu, kao i one u „Lapidariju“, „Kulušiću“...

**Usporedno s ovom dizajnerskom, početkom 80-ih godina počinje i Vaša glazbena karijera. Vaši nastupi nisu bili klasični, budući ste na njima povezivali nekoliko grana umjetnosti. Na koji način je to tada bilo zamišljeno?**

Tada smo se zvali „Trotakt projekt“, pa s obzirom da smo u samom imenu imali „projekt“, tako je i naš prvi nastup i sve ono što se kasnije

**događalo bilo vezano uz projekt.** To je podrazumijevalo glazbeni nastup, modnu reviju, stripove koje je radio jedan akademski slikar na tematiku naših pjesama, te „more“ slajdova koje smo snimali svugdje gdje smo mogli. To je bilo nešto možda još prerano za to doba, ali smo to na svaki način „gurali“ i po tome bili prepoznatljivi.

**Početkom 90-ih godina bend mijenja ime u „Gracia“, a tada obradom jedne etno melodije ostvarujete i vrhunac glazbene karijere. Reklo bi se da Vam se u to vrijeme puno toga poklopilo...**

Da, 1993. godine kada smo se vratili u Zagreb i razmišljali kako nastaviti dalje bez „baje“ u džepu, mom Juri je naprsto Bog „poslao“ ideju za „Lindu“ na kojem je radio punih mjesec dana i kad ga je napravio, mi zapravo nismo znali što imamo u rukama. Tada smo surađivali s diskografskom kućom „Crno - bijeli svijet“ Jasenka Houre kojem smo odnijeli pjesmu i on je samo rekao: „Ovo ide van“. Mi tada nismo snimili niti „singl“ niti smo objavili pjesmu, samo smo je „pustili“. Svi su na toj pjesmi zaradili jer su je presnimili tisuće puta, pogotovo je tada „cvao“ biznis s prodajom kaseta „na crno“. Ipak, „Lindo“ je napravio svoje, on nas je prehranio u to doba jer smo nastupali i po Hrvatskoj i po dijaspori kombinirajući glazbu i modne revije jer nismo imali puno pjesama, ali otprilike 5 puta u tijeku večeri je išao „Lindo“.

**Ipak, potkraj 90-ih godina glazbenu karijeru ostavljate po strani i ozbiljnije se posvećujete modnom dizajnu. Pokazalo se kasnije da je to bila vizionarska odluka. Možete li nam ovako na brzinu nabrojati neke od poznatih dama iz javnog života koje su u raznim prigodama**

### **nosile Vaše kreacije?**

Vrlo rado. Kroz cijele 90-e godine sve je zapravo počelo s Danijelom Trbović, prvom „Dorom“, prvim Izborom za Miss Hrvatske, gdje su mi ljudi dali povjerenje da ih odijevam jer tad ja još nisam bila neki brand, ali se znalo čime se bavim. Hrvatska televizija dala mi je dosta prostora u osmišljavanju tih njihovih nastupa. Onda su tu sve one prijateljice koje sam imala i 80-ih godina počev od Alke Vuice, Mie Begović, Senke Bulić, te mnogih drugih glumica i pjevačica. Onda se to nastavile kroz „dance“ scenu jer sam tad pjevala pa su se dogodile kreacije za Ivanu Banfić, Mineu i sve iz tog perioda. Poslije su se „dogodile“ Zrinka Cvitešić i Severina koje su obilježile moju karijeru, kao i Nina Badrić i Nives Ivanković. Naravno, tu su bile i mnoge političarke, teško bi ih mogla sada sve i pobrojati.

**O tome koliko je Vaš rad cijenjen širom svijeta, najbolje svjedoči i revija koju ste organizirali u Hollywoodu, a u sklopu 92. dodjele filmske nagrade „Oscar“. Kako je uopće došlo do toga i kako sve to izgleda gledajući iz „prvog reda“?**

Imam već dugogodišnju suradnju s Ivanom Bittonom, on je holivudski stilist s kojim sam došla u vezu zato što je danas lako komunicirati; sve se vidi i svima je sve dostupno putem društvenih mreža. Njemu su se jako svidjele moje haljine, ja sam to njemu poslala i ta suradnja traje još od Carmen Electre pa nadalje. Onda je došao trenutak nečeg još ozbiljnijeg, jer se tu pojavila Ivanova prijateljica gđa Dafne koja svake godine organizira humanitarnu večer na dan dodjele Oscar-a i koja posjeduje kuću u kojoj je nekada živjela Marilyn Monroe. Njoj su se isto uvijek svidale te moje haljine i htjela je da imam reviju



BROJ 104 rujan 2020.

BROJ 104 rujan 2020.

u okviru Oscarovske večeri. I tako sam ja skupila svoje haljine, sjela na avion i otišla tam. To je bio događaj za sebe iz razloga što doživiš nekakav svoj vrhunac, mada ja smatram da će ih imati još. Moj san je bio vidjeti svoje haljine u Hollywoodu na „red carpetu“, ali nikad nisam mislila da će baš imati reviju. Ono što je bilo divno je način na koji oni funkcionišu, koliko su ti ljudi ležerni i koliko ti se dive. Ja dobivam komplimente u Hrvatskoj, ne mogu reći da ne, ali oni tamo se naprsto dive i to mi je godilo, kako ne bi. Tamo je bio jedan opći pozitivizam, ispunio me do kraja i dao mi poleta da i dalje budem na tom svom putu. Dobila sam apsolutnu potvrdu svog rada.

**Što Vi osobno smatrate svojim najvećim uspjehom kada je posao dizajniranja u pitanju?** Ako govorimo o nekim većim uspjesima, onda je to zasigurno pojavljivanje Zrinke Cvitešić na dodjeli nagrada „Laurence Olivier Award“, znači na svjetskom nivou. Onda je tu ovo što se dogodilo u Hollywoodu, a rekla bih i pojavljivanje Severine, pogotovo ono u Beogradu na „Belom dvoru“ gdje smo onako na pravi način „zapaprili“ svima. Naravno, svega toga ne bi bilo da nije mojih mušterija i svakog njihovog pojavljivanja u njihovim malim životnim situacijama. Ipak, najveći je uspjeh danas moći živjeti od toga i održati se. Onaj tko se danas održi u modi u Hrvatskoj već samim tim je uspešan.

**Poznati ste i po svom humanitarnom radu. Je li motiv za to neko osobno iskustvo ili jednostavno ljudska potreba da se pomogne nekome tko je u nevolji?**

Moja majka je uvijek hranila prolaznike i ljude bez novca koji su nam znali navraćati. Uvijek

sam se čudila tko su ti ljudi koje je ona hranila u kući. Od tuda je sve počelo. Majka je jednostavno bila takva i često puta sam rekla da kad bi obični ljudi mogli biti sveci, da bi to onda ona bila. To je ostalo u meni usaćeno, ali onaj prvi trenutak potrebe za humanitarnim radom bio je kada je moj brat preminuo i kada sam mu htjela posvetiti cijelu jednu humanitarnu priču. Nakon toga sam uvidjela koliko sve to meni znači i koliko sam ispunjena kad mogu dati nešto od sebe. Kroz sve ove godine sam shvatila da je najveći Božji blagoslov kad možeš nekome nešto dati bez očekivanja da ti se to vrati.

**Da kažemo sad koju riječ i o našoj osnovnoj temi, odnosno željeznicu. Pamtite li još uvijek svoje prvo putovanje vlakom?**

Moja teta, majkina sestra, živjela je u Banovićima, znači u „srcu“ Bosne. Ona je bila imućnija od svih nas i preko školskih praznika bi moja majka uzela mene i brata za ruke i putovali smo onim starim „Čirom“ u Banoviće. Sjećam se kako bismo po dolasku tamo, iskakali iz tog vlaka u onaj duboki snijeg. Ta moja putovanja „Čirom“ su nešto nezaboravno, pogotovo što bismo nakon njih došli kod tete koja je onda imala svašta za nas, odnosno u neko drugo izobilje i neku drugu vrstu života.

**Vožnje vlakom intenzivirale su se nakon Vašeg odlaska na studij u Zagrebu...**

Da, vlak je tada bio osnovno prijevozno sredstvo jer nitko od nas nije imao auto, a autobuse baš nisam nešto posebno voljela. Ta sloboda koju imao u vlaku meni kao nekom slobodarskom tipu je najviše odgovarala. Cijelo moje studiranje bilo je putovanje vlakom za Zagreb i vlakom iz Zagreba.

**Jeste li se tada na nekom od tih putovanja vlakom znali i „švercati“?**

Ne, mislim da se nisam nikad „švercal“ vlakom. Ustvari, ne mogu se sad sjetiti jesam li se možda „švercal“ onim šinobusom za Ploče, ali na ovim dužim relacijama gotovo da sam sigurna da se nikad nisam „švercal“. Mislim da su to bile preduge relacije da bi se na njima moglo „švercati“.

**Pravi željeznički staž ostvarili ste nakon što je počela Vaša glazbena karijera. Naime, na većinu koncerata u to vrijeme putovali ste vlakom. Koliko je to tada bio Vaš izbor, a koliko nedostatak drugih mogućnosti?**

I jedno i drugo. U to vrijeme je vlak nama bio najprihvatljiviji jer smo mogli, pošto nas je bilo više, zauzeti cijeli jedan kupe i nekako se unutra raširiti. Nikad to nije bilo u 1. nego u onom 2. razredu. To nam je bilo prihvatljivije nego autobus. Naravno, tu je bilo i dobrih i loših trenutaka. Najteže nam je bilo kad smo se vraćali iz Zagreba poslije

nekog praznika, a koncerti su uvijek bili oko nekih praznika. Kako smo imali puno instrumenata, a posebno jedan stari „Leslie“, ogromnu zvučnu kutiju na kojoj su mene gurali. Znači, mi kad se iskrcamo na željezničkom kolodvoru, ja sjednem na „Leslie“ i na taj način su me gurali do „Kulušića“ jer nismo imali novaca za taxi. Kada bismo se vraćali, dešavalo se da bi zbog gužve netko od nas morao stajati i u WC-u. To su bila ta vremena, nije nam bilo teško i čini mi se kako je to imalo nekakvu svoju posebnu čar i romantiku i ne sjećam se da sam ikad bila nervozna zbog toga što smo dio puta morali stajati.

**Sigurno je prilikom tih vožnji bilo i raznih zanimljivih situacija...**  
Bilo je raznih situacija, ali posebno se sjećam jedne kada smo putovali za Beograd. Tada je nekakav tip koji nije bio naša „ekipa“ sjeo, odnosno legao do nas. To su bili oni kupei gdje su se sjedišta mogla malo izvući i leći. Mi smo svi zaspali i kada smo se ujutro probudili,

moj basist Jašar je umjesto svojih našao nekakve stare čizmice, a tek je bio kupio nove za svoj nastup u Beogradu. Onaj tip je naprsto zamijenio svoje stare čizmice za njegove nove.

**Iz tog je vremena i jedna neugodna uspomena, a tiče se zarađenog honorara koji Vam je trebao pokriti troškove izdavanja prvog albuma. Što se to točno tada dogodilo?**

Naš prvi konkretan honorar bio je nakon nastupa na „Muzičkom biennalu“ u Zagrebu gdje je to za nas bio veliki događaj. Nastupao je tada „Anti-Nowhere League“ iz Londona i „House Nation Company“ iz Austrije i to su bili plakati London - Beč - Metković što je nama bilo „neviđeno“. Vraćali smo se za Split s honorarom koji je iznosio nekih 2500,00 ondašnjih dinara. Ja sam imala nekakvu staru izlizanu aktovku od mog oca i to mi je bila uspomena na njega. Ušli smo u taj jedan kupe, sve smo zauzeli, imali smo novaca i pozvali smo onog prodavača koji je išao po vlaku



BROJ 104 rujan 2020.



da nam proda nekakve sokove. Uzela sam aktovku i iz nje izvukla novčanice i on je to vidio. Kako tada nisam imala iskustva, nisam ju stavila pod glavu već iznad sebe. Kad smo „osvanuli“ u Splitu, a to je bio novac s kojim smo trebali ići snimati naš prvi album, aktovke nije bilo, kao ni onog čovjeka koji je prodavao piće. Bio nam je to šok,

ali ne mogu reći da nas je to bacilo u neku veliku depresiju. Srećom da je naš tadašnji bubenjar Anri Leontenko tad već bio zaposlen, pa nam je on posudio novac da ipak odemo kod Pipe Čovića i snimimo taj album.

**Jeste li onda na slijedećim putovanjima poradili na nekim od mjera osiguranja?**

Jesmo, jesmo! Sve je od tada bilo ispod glave. Neiskustvo čuda radi. Mi smo tada bili razigrana djeca koja su svirala i bila sretna jer su imala super koncert. Tko je od nas onda mislio na oprez, mogli su odnijeti i nas iz kupea.

**Koliko često danas putujete vlakovima?**

Ne sjećam se kad sam zadnji put putovala vlakom, ali zaista se ne sjećam. Ako bi sad baš pokušala sve vratiti unazad, mislim da je moje zadnje putovanje vlakom bila humanitarna akcija koju sam prije 15 godina organizirala u vlaku.

**Zbog prirode svog posla često boravite izvan Hrvatske, pa ste tako imali priliku putovati i nekim drugim željeznicama. Kakvi su Vam utisci s tih putovanja?**

Jesam, pogotovo kad smo imali nastupe po Njemačkoj ili nekoj drugoj zapadnoj državi, te neke kratke relacije smo prelazili s vlakom. Isto tako, u Londonu je bilo normalno da putujemo i neke duže relacije vlakom, ali to nema veze s onom romantikom i „plemenitom patinom“ koju mi imamo. Tamo su već tad bila ta neka „spaj shuttle“ prijevozna sredstva, sve je bilo čisto i uredno, odnosno nezanimljivo i totalno dosadno.

**Željezница je imala zapaženu ulogu i u dijelu Vaše karijere vezane za modu. Jednu od svojih najzapaženijih modnih revija organizirali ste 2005. godine u vlaku na relaciji Zagreb - Knin,**

**a cijeli događaj imao je za Vas jednu osobnu i emotivnu notu. O čemu je bila riječ?**

Da, to ne samo da je jedna od, već je to meni najvažniji modni događaj koji sam ikad organizirala. Riječ je bila o posveti mom pokojnom bratu Luki. Ja sam htjela donirati i to sam uspjela, 20 haljina koje su unaprijed kupljene. Uključile su se sve hrvatske županije i svaka je kupila po jednu haljinu, a poznate osobe iz mog života nosile su te haljine. Događaj sam organizirala s uskim krugom prijatelja, inače članova udruge „Idi za srcem“. Obratili smo se „Hrvatskim željeznicama“ da nam ustupe liniju i vlak. Nakon prvog razgovora mi smo to dobili; svoju kompoziciju i svoje termine za stajanje. Imali smo svoj vlak u kojem smo organizirali modnu reviju kroz sve vagone, a imali smo i ozvučenje u svim vagonima. Na punktovima na kojima smo stajali, dolazile su žene u narodnim nošnjama i donosile nam hranu. Nešto nevjerojatno, toliko puno emocija, tu je bilo i političarki od kojih je kasnije jedna bila premijerka, a jedna predsjednica. Svrha čitavog događaja bila je da sva prikupljena sredstva odu domu za djecu s posebnim potrebama „Fra Ante Sekelez“ u Vrlici. Oni su trebali jedno svoje igralište prilagoditi potrebama te djece. To je bila ta veza između mog brata i tog događaja. Prvo nam je priređen doček u Kninu, a potom smo autobusima otisli u Vrliku gdje smo stigli oko ponoći i gdje su nas ta djeca dočekala s programom koji su pripremili za nas i to je bilo divno. Nešto što se više ne može ponoviti. Skupili smo „strašno“ puno novca i poklona. Ja sam prije toga bila tamo, obišla ih, provela vrijeme s njima i to je nešto najljepše što mi se ikad dogodilo.

**Vi ste i prije te 2005. godine imali takav status ne samo u svijetu mode već i u javnom životu, da ste doslovno mogli birati mjesto za održavanje spomenute revije.**

**Koji su razlozi da ste se odlučili da to bude baš u vlaku?**

To su morale biti „Hrvatske željeznice“! One su mene vodile u život, u Zagreb na studij, u Osijek, kroz cijelu bivšu Jugoslaviju, Novi Sad, Beograd, Split. To je bilo jedino što je moje srce htjelo, znači zaokružiti tu jednu priču. Meni su bile važne samo emocije i ništa drugo nije bilo u igri, a emocije su bile ti vlakovi koji me vežu za sve lijepo što mi se događalo. Kad ljudi danas spominju vlakove vjerojatno misle na najgore stvari jer im je teško, jer sve kasni, prljavo je. Mene oni vežu za najljepše periode života upravo zbog svega toga i nije bilo nikakve pomisli da to bude bilo što drugo osim vlaka.

**Poučeni uspjehom i pozornošću koje ste tada postigli, razmišljate li možda u skorijoj budućnosti organizirati nešto slično?**

Razmišljala sam i to već nakon toga, da će morati jedan takav događaj napraviti za neki drugi dio Hrvatske. Dugo sam to imala kao svoju temu, a ono što mi

je potrebno da bih nešto takvo ponovo napravila je jedna silna emocija. Nekako, sve što se poslije toga dogodilo, sva ta silna strka jednostavno mi nije dozvolila da mi se razvije jedna velika emocija. Ono što se sad dogodilo svima, ta nesretna izolacija i cijela ova priča je rekla svima nama, pa i meni: „Sjedni, stani na loptu, vrati se sebi i razmisli gdje si i što želiš“. Da, želim ja i dalje biti prisutna u Hollywoodu, ali želim isto tako svoje „Hrvatske željeznice“ i želim taj događaj napraviti prema Slavoniji.

**Poštovana gđo Vuica, hvala Vam još jednom u ime naših čitatelja što ste odvojili dio svog vremena za nas i ovaj naš razgovor. Želim Vam puno uspjeha u dalnjem životu i radu, i naravno, još puno crvenih tepiha!**

Moram priznati da obično na intervju ne pristajem onako „na prvu“ i uzmem si malo vremena za razmišljanje, ali vi ste me odmah „kupili“ onim vašim pozivom. Divan intervju! Hvala vam!



BROJ 104 rujan 2020.

**DAMIR HARŠ**

**prometnik vlakova u kolodvoru Virovitica**

# DAMIR HARŠ

prometnik vlakova u kolodvoru Virovitica

## POKUŠAVAM NE OSVRTATI SE NA PROŠLO

Prezime Harš (uključujući: Hars, Harsh, Harsch, Harsha, Harshe, Harshi, Harris, Harss, Harsz i Thars) prisutno je u 69 država širom svijeta. "Harsh" nosi oko 4000 osoba u Americi, približno 100 u Šri Lanki, te oko 70 osoba u Velikoj Britaniji. "Harsch" nosi oko 2000 osoba u Njemačkoj, približno 2000 u Americi, te oko 100 osoba u Kanadi.

U Hrvatskoj danas živi svega nekoliko Haršova. Prisutni su u samo dva hrvatska naselja i to u Virovitici, tj. u Milanovcu i u Kutini.

Prezime Harš vuče porijeklo negdje iz njemačkog govornog područja, znači Austrija ili Njemačka. Za vjerovati je kako su u vrijeme Austro-Ugarske Damirovi preci stigli na ovo područje. Damir ima obitelj, suprugu i dva sina. Majka mu živi u blizini bloka 1 u Virovitici. Tu je odrastao i zavolio željeznicu.

Ove podatke pronašli smo na: <https://actacroatica.com/>

Ostalo smo zabilježili u nedavnom razgovoru s Damirom.

RAZGOVARAO: Anto Iličić  
FOTO: Anto Iličić

**Damire, molim ispričajte nam kako si se opredijelio za željeznicu?**

Na željezni sam završio, može se reći, čisto slučajno. Jedan moj prijatelj je već upisao željezničku školu i kaže on meni, Damire ajde i ti, ideš za prometnika nakon drugog razreda. To je bila Švarova reforma, mi smo bili prva generacija tog načina obrazovanja. Tako sam se ja došao interesirati, međutim ondašnji šef Turudić mi je rekao da je sve popunjeno pa sam onda upisao šumarsku školu. Nedugo poslije vraćao sam se iz grada i šef Tomislav Turudić ide

s pregleda skretnica i kaže mi da je jedan dečko odustao i da li bi htio upasti na njegovo mjesto. I ja pristanem. On me je poznavao, stalno me viđao tuda. Ja sam se kao klinac igrao po kolodvoru, strojovode su me vozili po onim crnim mašinama, parnjačama, stalno sam bio crn i prljav. Kada sam krenuo u školu već sam znao sve manevarske signalne znakove, sve mi je bilo poznato, već tada sam to usvojio. Zanimljivo da moj prijatelj, koji me nagovarao na željezničku školu - on je bio taj koji je odustao!

**Ti počeci, kad se završi škola pa se počne raditi, tu uvijek ostane nešto upečatljivo, puno nas nosi poneku lijepu uspomenu. Imaš li ti nešto šta bi htio podijeliti s našim čitateljima? Kako je bilo tada kad si počeo raditi?**

Počeo sam raditi u Pitomači, prije nego sam otisao u JNA i tamo mi je najviše ostao u sjećanju tadašnji šef, koji je bio jako dobar čovjek. Radio sam samo dva mjeseca i nisam se autorizirao nego sam otisao u vojsku jer ju nisam htio više odgadati. Nakon vojske radim u kolodvoru Đurđevac i tamo je bio šef Đuro Tolnaj. To je bio

ljudina, čovjek koji bi pomogao uvijek i u svakom trenutku, bio je pravi željezničar. Ako nešto ne znaš on bi ti pokazao. Jedno vrijeme nisam imao zdravstvenu grupu, imao sam saobraćajnu nesreću pa sam radio na blagajni. U Đurđevcu sam imao blagajnu a nisam imao pojma o tome. Đuro mi je sve pokazivao, dolazio popodne, pomagao oko zaključaka blagajne i taj mi je čovjek stvarno ostao u lijepoj uspomeni. Nakon Đurđevca prelazim raditi ponovo u Pitomaču a 1990. godine dolazim u Viroviticu gdje radim do početka Domovinskog rata.

**Poticaj za ovaj razgovor je upravo tvoje sudjelovanje u Domovinskom ratu. Kad si se uključio?**

1. rujna 1991. godine sam se uključio u postrojbu. Tu je bila 127. brigada ali ona je osnovana 2. listopada 1991. godine ali mi smo prije toga osnovali jedan vod koji se zvao Sportski vod. Mahom su to bili moji prijatelji sportaši, nogometari. Osnivanjem 127. brigade prelazim na minobacače od 120 mm, to je bio moj "fah". Tu sam bio do listopada 1992.

godine kada sam se vratio raditi na HŽ. 1994. godine osnivala se profesionalna bojna, nisam htio da to prođe bez mene pa sam se ponovno uključio, ovaj put kao profesionalac. Profesionalni vojnik sam bio 9 godina i kad se uzme jedna godina iz 127. brigade, ukupno sam 10 godina proveo u Hrvatskoj vojsci. Nakon toga se ponovno vraćam na HŽ 2003. godine i što mi je jako drag, još uvijek imam volje za raditi.

Sada imam 60 godina, zdravlje mi je dobro i nemam nekih drugih planova.

**Nisi nam rekao što je bio poticaj da se uključiš tako odmah u obranu?**

Bilo je to sve skupa povezano, osjećaj sigurnosti, osjećaj za domovinu i pripadnosti Hrvatskom narodu koji je nepravedno napadnut. Sve to nas je i povelo da smo osnovali Sportski vod i od tuda je sve krenulo dalje.

**Kakvi su bili tvoji prvi ratni dani?**

Prvi dani se pamte, pucalo se svuda okolo ali nije to bila neka ugroza. Manje-više sam bio naviknut, dosta sam išao po vojnim vježbama u JNA tako da sama pucnjava nije bila neki problem. Mogu reći da nam je to čak i dobro došlo, neke stvari smo naučili a kasnije ih koristili.

**Ima li nekih stvari koje su se posebno urezale u vaše sjećanje? Najgore mi je bilo odlaziti u Bosansku Posavinu. Tri puta sam išao tamo na teren. To su mi bili najgori odlasci jer se tamo nije znalo tko pije a tko plača. Tamo nikada nisi znao na koga možeš računati, dobiješ neki sektor, ne znaš tko ti je lijevo, tko desno...**

A što je ostalo od tog vremena je kad smo prvi put išli u Derventu koja je bila u okruženju u obliku potkove a mi dolazimo tamo. Sve postrojbe su bile razbacane i na neki način raskidane po nekavim grupicama na način vas pet tamo, vas pet ovamo a zbog toga padaju jedan za drugim. Kod samog ulaska u Derventu mi dolazimo a oni voze mrtve, ranjene sa onim malim kamiončićima a mi ne znamo ni kud ćemo...

**Damire, ratne strahote i što te je najviše potreslo?**

Najviše potrese smrt suboraca a

to se baš desilo. Ja sam bio na minobacačima 120 mm što znači prvo ide pješadija a mi za njima, odnosno mi smo se postavljali odmah iza njih. Međutim desilo se da smo u jednom trenutku, nečijom nepažnjom, previše ušli u njihov teritorij. Mislim da je to bilo u selu Majdan, gdje su oni mitraljezom pucali po nama. Ja sam bio u prvom kamionu i moj se vozač uspio okrenuti, međutim drugi kamion koji je bio iza nas nije se uspio okrenut odjednom nego je išao dva puta tako da ga je zahvatilo. Dečki odnosno posada drugog minobacača iz drugog kamiona uspjeli su se nekako baciti dolje a jedan je ostao sjediti, nije se snašao i njega je pogodilo. Nakon toga smo se skupili 300 metara dalje ali umro nam je na rukama.

**Baš je to teško, ljudi koji ti nešto znače u životu a tako im se ugasi život.**

Da, puno zajedničkog prođete a onda se desi taj slučaj a dečko je bio odavde, nedaleko iz jednog sela.

**Imali ste i trenutke kad nije bilo borbe, kad ste imali malo slobodnog vremena pa kako ste to vrijeme provodili?**

Pa znali smo kartati jer se na taj način pokušavaš nekako opustiti ali to baš i nije tako. Početkom 1992. godine na ovo područje, gdje smo mi bili stacionirani, došao je UNPROFOR. To je područje oko Sirača, Grahovljana i okolnih sela i borbe su onda stale. Mi moramo biti na punktovima, a što raditi. Malo patroliraš, malo udaraš po kartama. Kad smo bili u Bosni, u akciji „Ljeto 95“ tada se oslobođilo Grahovo i Glamoč. Iznad Grahova je bilo selo, mislim da se zvalo Kesići



a ne možeš se opustiti. Ne možeš ti reći nema borbi, nema pucnjave pa se skloniš. U većini slučaja ako ti ne pucaš po njim oni pucaju po tebi. Kad ti prestaneš oni vraćaju. Po noći je to većinom stalo ali je uglavnom ujutro počelo pa nekako do večeri. Malo pucaš, malo bježiš u sklonište. Tako da baš i nije bilo nekog vremena i predaha.

**Damire, možemo prokomentirati braniteljsko jedinstvo, što je i logično jer je izraslo u vrijeme kad nije bilo sivih tonova, kad je bilo drugačije. Kakvi su vaši odnosi s ljudima s kojima ste bili u ratu. Jesu li se stvorili neki posebni odnosi sa suborcima jesu li ti odnosi nekako drugačiji nego s ostalima?**

To su posebno stvorene veze i možemo ih nazvati ratne veze. Ja susretjem prijatelje s kojima pričamo i vraćamo se na ono vrijeme, pogotovo one koji su u mirovini. Oni se stalo vraćaju na to vrijeme. Ja pokušavam izbjegavati

te teme tako da se više volim družiti s ljudima s kojima radim jer se takve teme ne okreću. Ja znam često prijateljima reći da kad sam počeo ponovno raditi 2003. godine meni je trebalo tri godine da se prilagodim na nekakve stvari. Bilo je onih priča: što sindikat treba ovo, što treba ono. Tako kad sam počeo raditi u Špišić Bukovici imali smo šeficu gđu. Vuković i vidim da se ona nateže sa skretničarima kad treba nešto pokositi, nešto odraditi izvan redovitog posla. On je prošli put, zašto bih ja sada i sl. Što se imaš s njima natezat. Što tu imaš komentirati. Ima da odradiš, napraviš. Meni je trebalo tri godine da olakšam, omekšam u tom pogledu.

**Naša djeca ne znaju nabrojiti ni pet heroja Domovinskog rata. Zašto je to tako?**  
To je vjerojatno zato što sustav ima propusta u obrazovanju gdje bi to puno više trebalo doći do izražaja. Ne znam kakva je sad situacija, ali

znam da su jedno vrijeme ovdje u Virovitici bile određene grupe ljudi koje su išle u škole držati predavanja o Domovinskom ratu. To su uglavnom bili ljudi koji su u tome dobro „potkovani“, koji u konačnici o tome puno više znaju i imaju šиру sliku o svemu što je bilo. To bi trebalo nastaviti raditi, ali mislim da u osnovnom obrazovanju postoji velika „rupa“, jer se tu Domovinski rat vrlo malo spominje. Čini mi se da je moj mlađi sin iz povijesti imao to svega na nekoliko stranica, dok smo mi nekada morali znati gotovo sve o 2. Svjetskom ratu, a iz razloga što se o tome kontinuirano učilo kroz cijelu školsku godinu.

**Vukovar je mjesto na čiji spomen nijedan Hrvat ne ostaje ravnodušan. Mjesto velike kalvarije hrvatskog naroda, koje je 1991. godine naprasno prestalo živjeti. Što spomen Vukovara u vama budi?**  
Nisam tamo bio na ratištu, ali

sam nakon rata nekoliko puta bio u Vukovaru, obišao bolnicu i ostala mesta stradanja. To je stvarno posebno mjesto i tu bi trebale ići škole kako bi nove generacije vidjele pravu istinu. Vjerojatno i idu, ali trebalo bi se i puno više pričati o tome. Mi svi moramo i dalje živjeti zajedno, ali treba se o svemu pričati. Ja nisam za ovakve situacije kao što su se desile u Gruborima, jer zločin je zločin i ja bih se osobno trebao „preokrenuti“ kao čovjek da bih mogao takve stvari opravdati. Međutim, što je s drugim stvarima? Imam osjećaj da se o ovim našim stvarima šuti. Tu nedaleko u Voćinu, tu je preko 50 ljudi stradalo kad su se ovi povlačili, a o tome se ne priča i nitko za to nikada nije odgovarao. Tu je bilo puno tih nekakvih dobrotvornjaca iz Srbije koje su onda ovi domaći upućivali gdje da idu i šta da rade. To su strahote, ali čovjek se mora nositi s tim. Mene drže te neke stvari poput obitelji, sporta, željeznice... To moje okruženje je ono što me održava i što mi pomaže.

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

Muslim da je dobar ovaj ministar Tomo Medved. Pogotovo kad se pogleda njegov ratni put i kako nastupa kao osoba, nema se tu puno što prigovoriti. Muslim da je on čovjek koji će uvijek maksimalno zastupati interes branitelja. E sad, uvijek se može bolje, međutim, ja pošto radim, više sam fokusiran na ovu situaciju. Branitelji kao branitelji; trebali bi više gledati kakva je situacija u društvu i tome se prilagođavati. Ne možemo mi biti izvan svega, začahuriti se i ponašati po principu: „samo nama, samo nama“.

**Osim dobrih stvari jasno je kako postoje i problemi koji opterećuju branitelje. Imate li ideju ili poruku kako bi ih se moglo rješavati?**  
U zadnjim razgovorima s mojim prijateljima i suborcima, primjećujemo





da dosta dobro funkcirala ova medicinska skrb za branitelje. Mislim tu na ove redovne liječničke preglede. Postoji konkretno tu u Virovitici jedan ured gdje se možemo javiti ukoliko netko od nas osjeća da bi se neki od tih pregleda trebao ubrzati. Međutim, opet ima nekih koji kažu da nisu dobili poziv za pregled i možda bi se s te strane moglo nešto bolje riješiti. Ja nisam išao, jer mi na željeznici ionako idemo na redovne periodične preglede. Gledajući općenito, braniteljska populacija mogla je proći puno bolje. Od 1992. do 1995. godine puno je tvornica propalo i ne znam koliko je to braniteljima u konačnici išlo u korist. Samo nas se guralo u mirovinu, a možda bi se više pomoglo da nam se svima mogao osigurati posao, nego što

su neki od nas s 25 godina života poslani u mirovinu. Što je takvima nakon toga preostalo?

**Damire, imali nekih problema iz kojih se može iščitati da su branitelji prepušteni sami sebi?** Ja mislim da to nije tako, možda ima pojedinačnih slučajeva ali generalno mislim da nije takva situacija.

**Damire, rekao si nam da si se nakon rata, odnosno nakon profesionalnog angažmana u vojski vratio na željeznicu. Što te je potaknulo da se vratiš?**

Stvar je u tome što sam ja volio ovaj posao uvijek raditi. Znači ja sam ovaj posao volio raditi prije rata i volim ga i sad raditi, ali mogu isto tako reći da mi je i vojnički posao dosta ležao. Potaknuto me je više

stvari a jedna je ta što sam volio taj posao i ljubav prema željeznicu, a druga stvar je bila financijska. 2003. godine promjenom vlasti predsjednik Mesić i ministrica obrane Željka Antunović su vjerojatno dobili nekakve upute da se vojka maksimalno „sreže“ i u tom paketu sam se i ja našao. Tako da sam na neki način bio primoran nešto tražiti. Imao sam dvoje male djece a supruga nesiguran posao tako da je sve to utjecalo na mene, i na kraju da nisam tu završio vjerojatno bih morao nešto drugo tražiti.

**Je li se bilo teško uklopiti u običan život, život civila?**

Je malo. Čak i kad sam izašao iz vojske i kad sam malo hodao po gradu sve mi je drugačije bilo. Al' što se tiče samog posla, kad



sam počeo raditi u Bukovici, ja sam ljudе po glasu poznaо iako neke nisam deset godina čuo. Đuru Puhalu u Virju, onda Česi u Bregima, Pavelić je bio u Đurđevcu, ja sam njih odmah po glasu poznaо bez problema. Ja sam radio u Bukovici 6-7 smjena, Goca je bila šef koji dežura, bio sam joj pod nadzorom i kažem joj šta ja tu imam bez veze više vježbat idem raditi što će tu gubit vrijeme. A ona mi kaže daj ti malo pravilnike češljaj, ali ono staro znanje koje smo mi godinama stjecali ono ne ispari i to je osnovno znanje a ove sve promjene se vežu one osnovne stvari. Dozvola je dozvola, odjava je odjava postupci kad ulaza i izlaza vlakova su stvari koje su ostale trajno zacementirane. I pozivni znakovi za kolodvore, ja sam to vrtio odmah bez problema kao da me nije bilo tri dana tamo. To je nekako ušlo pod kožu, vjerojatno

zato što sam uvijek volio ići na taj posao, i nikada nije bilo kao da me netko s puškom tjera na posao.

**Damire, kroz ovaj dugački radni staž svjedočimo da se željezница mijenja. Da li neke promjene koje se događaju na željezniци izazivaju kod tebe strah?**

Ne, to je možda povezano s dugogodišnjim boravkom u vojski, što te ništa ne može iznenaditi. Međutim, s druge strane kada razgovaram s kolegama na poslu stalno iznad glave visi nekakav pritisak u smislu sad će ukinuti noćni rad, sad će ukinuti vlakove, pa tko će na listu viška. I to stvara negativne promjene u smislu trebat će manje ljudi tako da su to te nekakve negativnosti koje utječu na sve nas.

**Imaš li nekih neispunjениh snova koje bih želio da se**

**dogode?**

Što se tiće želja izvan željeznice, ove godine mi mlađi sin upisuje fakultet i sada mi je najveća želja da on to završi i mislim da se onda na neki način mogu opustiti. Meni je izvan željeznice najveći hobi sport i sportska natjecanja i vjerojatno ću i dalje još više nego do sada odlaziti po sportskim natjecanjima. To mi je sada na neki način vodilja.

**Damire imaš li kakvu poruku za kraj ovog razgovora kolegama željezničarima koji će ovo čitati?** Neka ne gledaju sve pesimistično jer to ih vuče prema nazad, neka gledaju malo više optimistično i nadam se da će na ovoj našoj željezničari biti malo po malo bolja situacija.

## ČETVRTSTOLJEĆA OD VOŽNJE „VLAKA SLOBODE“



PİŞE: Branimir Butković  
FOTO: Branimir Butković

Prije četvrt stoljeća, 26. kolovoza 1995. godine na putovanje iz Zagreba prema Splitu, krenuo je „Vlak slobode“ najpoznatiji od svih posebnih vlakova koji su tih godina kretali prema donedavno okupiranim krajevima. Tako je prvi, nakon vojno redarstvene akcije „Bljesak“ od Zagreba do Okučana u lipnju 1995. krenuo prvi vlak, a nakon „Vlaka slobode“, posljednji je iz Zagreba prema Vukovaru 8. lipnja 1997. godine vozio „Vlak mira“.

Ove godine u Splitu, u Muzeju Domovinskog rata organizirana je izložba posvećena vožnji „Vlaka slobode“, a 5. listopada vezano uz obilježavanje Dana željezničara, izložba će se preseliti u zagrebački HŽM.

S krcatog zagrebačkog Glavnog kolodvora vlak je krenuo u 8:07 sati i putem je stajao u Karlovcu,

Gospiću, mimo protokola kao ispunjenje obećanja Ivici Zduniću, predsjednik Tuđman nakratko je zaustavio vlak u Lovincu, te dalje u Kninu i Splitu. U svim spomenutim mjestima Predsjednik Tuđman održao je govore. U splitsku željezničku stanicu vlak je stigao nakon deset sati vožnje, u 18:11 sati.

I na kraju, ali ne najmanje važno... „Vlak slobode“ i danas je prepoznatljiv simbol jednog vremena. No treba reći kako je vožnja tog vlaka svega dvadeset dana nakon „Oluje“ rezultat rada brojnih željezničara koji su u tom roku osposobili prugu za vožnju vlaka. Radilo se u uvjetima opasnim po život. Između Josipdola i Gračaca, pripadnici Hrvatske vojske pronašli su sedamdeset mina, a u tunelu Sinac ostao je minirani vagon. Obilazak

pruge, odnosno snimanje situacije na 150 kilometara pruge od Josipdola do Gračaca, ogulinski su željezničari započeli 6., i završili 8. kolovoza. Na posao bez radnog vremena od 9. – 25. kolovoza bilo je angažirano 100 željezničara iz ogulinske sekcije ZOP-a i isto toliko iz drugih jedinica. Tokom radova zamijenjeno je 840 metara tračnica i 2270 pragova. Isto tako, u organizacijskom smislu, pred željezničare je stavljen složen zadatak da po pruzi s uništenim signalno sigurnosnim uređajima, kolodvorima i stajalištima u tajnosti pripreme sigurnu vožnju vlaka s velikim brojem uzvanika i kompletним državnim vrhom, od Zagreba do Splita. Iz sigurnosnih razloga, tog su dana na put prema Splitu, zapravo vozila tri vlaka.





**GORAN MARKOVIĆ**  
prometnik vlakova u kolodvoru Turopolje

## PROMETNIK KOJI KUŽI PIVE

PIŠE: Branimir Butković  
FOTO: Branimir Butković

Danas u željezničkom kolodvoru Turopolje u smjeni radi samo prometnik vlakova. Nevelika stanična zgrada nalazi se iza Velike Gorice na pruzi prema Sisku. Ipak o nekadašnjem značaju ovog kolodvora svjedoči natpis „šef kolodvora“, iznad vrata na bočnoj strani zgrade.

Na poslu smo zatekli Gorana Markovića, jednog od onih koji ima korijene u sustavu pošto je i njegov otac Aleksandar, dočekao mirovinu na željeznici.

- Otkako je 1978. otvoren ranžirni kolodvor, tata je praktički cijeli radni vijek proveo tamo u izvršnoj službi. U mirovinu je otisao s ovog kolodvora. I moja mama, Željka ima veze sa željeznicom pošto kao pravnica radi u Agenciji za sigurnost željezničkog prometa. Kaj da velim, ispada da je moje radno mjesto na željezničkoj obiteljskoj tradiciji.

I Goran je karijeru započeo na ranžirnom kolodvoru. Prvo radno mjesto bilo mu je manevrist, a dvije godine radio je kao vlakovođa u Sisku. U Lekeniku je autorizirao za prometnika no tada su na ranžirnom kolodovru sva su mesta bila zaposjednuta.

- Čekao sam godinu i pol dana i konačno dobio priliku. No najviše prometničkog znanja i iskustva stekao sam u kolodvoru Dugo Selo. To je izuzetno zahtjevan i „zeznut“ kolodvor za prometnike koji tamo rade. Sada kada se počne raditi remont u samom kolodvoru bit će vrlo složena

situacija kod organizacije prometa.“

Naš sugovornik živi u obližnjoj Peščenici, jedinoj stanicu između Turopolja i Lekenika.

- „Dvadeset godina trebalo mi je da se vratim doma. Ovo je pruga nižeg ranga, pa je i plaća manja.“

Kolodvor je zaposjednut non stop. Uz to što prugom prolazi dosta teretnih vlakova, u Turopolju se, s obzirom na stanje kolosijeka na ranžirnom kolodvoru prijevoznici deponiraju teretne vlakove.

Putnika, otkako vlada pandemika Covida 19 je manje. Pošto je prometnik sam u smjeni, a naši ljudi više ne prodaju karte za HŽ Putnički prijevoz, putnici bez naknade kupuju vozne karte u vlaku.

- „Prije su prometnici prodavali karte. Za taj posao nisu imali nikakvu stimulaciju, a s obzirom na kontrolne primjedbe bili su odgovorni za eventualne greške.“

Tokom pohađanja izvanrednog studija prometa u Petrinji, Goran Marković se intenzivno zainteresirao za proizvodnju craft piva, pa je osnovao udrugu PUK.

- Od 2009. sam se intenzivno bavio pivarnstvom. Mi grupa entuzijasta puno smo truda uložili u proizvodnju craft pive, a na kraju ipak nismo dobili svoj proizvod. Kasnije nas je život odveo u drugim smjerovima i sve je zastalo. No možda se stvari ponovno poslože i krenemo dalje.“

Svako craft pivo dobro je pivo smatra naš sugovornik.

- „Kada smo mi krenuli bio je slab izbor glavnih sastojaka za proizvodnju piva, a to su voda, ječam, hmelj i kvasac. Danas

se nudi stotinu vrsta hmelja ili ječma pa se može birati. Svi elementi postoje da konačni proizvod bude kvalitetan. Sada dalje, sve ovisi o kreativnosti, te viziji okusa i mirisa pivara.“

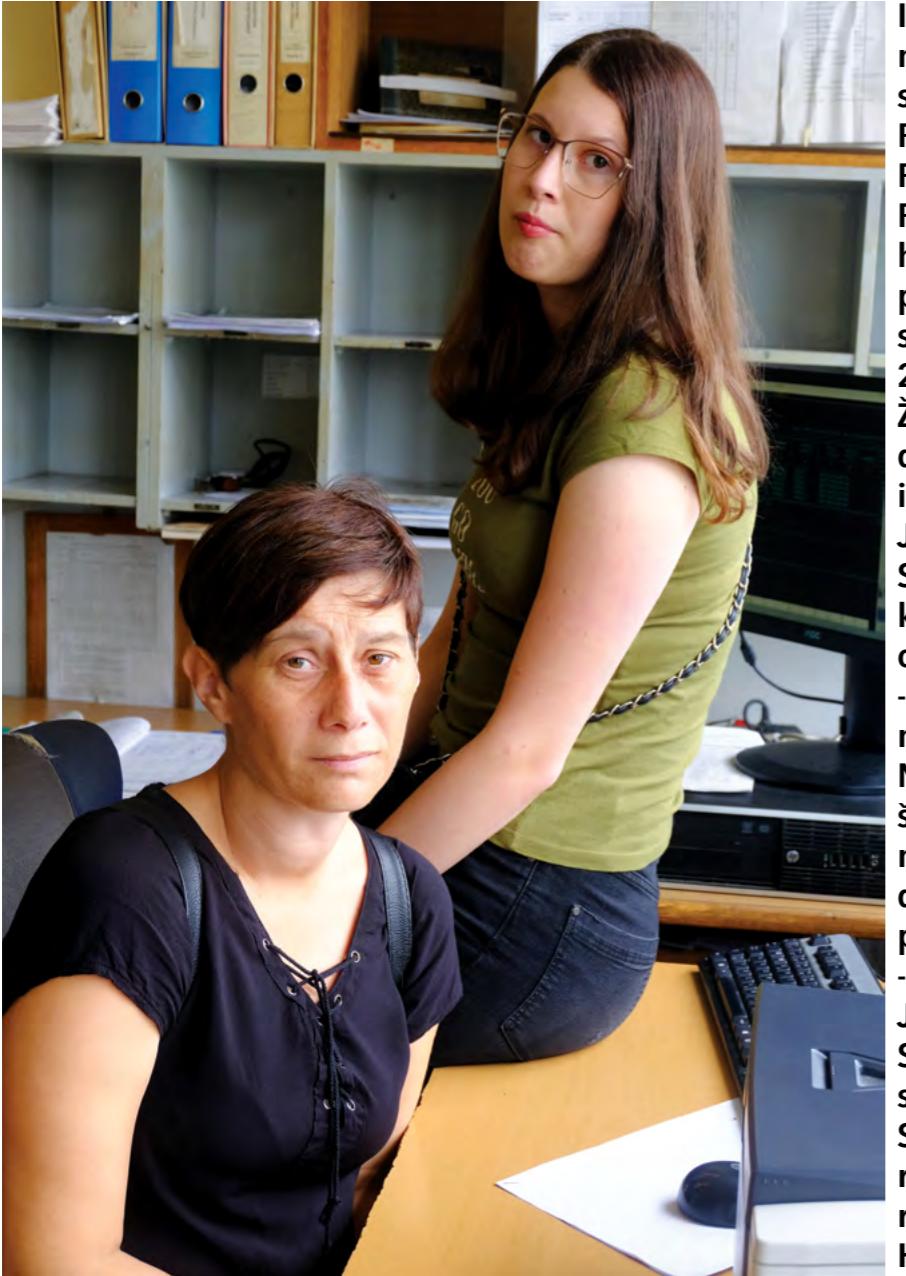
Na pitanje koje mu je pivo domaće najbolje, Goran se teško može odlučiti:

- „Puno je vrsta i puno je odličnih piva. Teško je reći, ali pivari koji su dulje u poslu imaju jako dobra piva, primjerice „Varionica“, „Pulfer“, „Zmajsko“... No kažem ima ih još puno jako dobrih.



## TRAGEDIJA KOJA JE POGODILA CIJELI RANŽIRNI KOLODVR

PIŠE: Branimir Butković  
FOTO: Branimir Butković



Teška tragedija u kojoj je smrtno stradao četrdesetčetverogodišnji vlakovoda Drago Topić teško je potresla sve željezničare na zagrebačkom Ranžirnom kolodvoru. Cijeli radni vijek, punih dvadeset godina, proveo je među vagonima na Ranžirnom kolodvoru. Kod kuće u Banovoj Jarugi imao je sve što

treba, a s malo dopunskih poslova kojima je nastojao poboljšati životne uvjete suprugi Ružici i kćerkama Evi i Nikol. I to je 26. kolovoza preskupo platio. Dok je u šumi rušio drva za ogrijev jedno ga je stablo oborilo i priklještalo. Ostao je tako sam bez pomoći. Na kraju ga je pronašao lugar, ali pomoći nije bilo.

Iznenadio sam se kada me nazvao Andrija Vranešić, sindikalni povjerenik na RK i pitao hoću li otići sa Ružicom i Evom Topić na Ranžirni koldovr pošto bi htjeli vidjeti gdje je radio pokojni Drago Topić. I tako smo se našli kod postavnice 2 i ušli u radne prostorije. Željezničari, Dragini kolege dolazili su i izražavali sućut, i svima je bilo jako teško. Jednostavno nema se rijeći. Supruga Ružica prisjeća kako je Drago stalno pričao o poslu:

- „Volio je svoj posao, da nije ne bi ga niti radio.“ Na posao je putovao vlakom što je popriličan napor jer nije mogao praktički cijeli dan ostaviti obitelj bez prijevoza:

- „Trebao nam je auto doma. Ja sam do svibnja radila u SELKU u Kutini. Trenutno sam bez posla.“

Sve što se statusno moglo riješiti, uz Andrijinu pomoć, riješile su nadležne službe HŽ Infrastrukture, a na kraju ćemo reći kako je Ružica Topić završila „našu“ Tehničku školu - smjer komercijalist, no nikada nije dobila priliku da se zaposli u željezničkom sustavu.



MARIAZELL

# MARIAZELL

PIŠE: Vjekoslav Suton  
FOTO: Vjekoslav Suton

Gradić Mariazell nalazi se na sjeverozapadu austrijske pokrajine Štajerske. Od glavnog grada pokrajine Graza udaljen je 130 km. Stanovnika ima između 1500-2000. To je glavno i najvažnije austrijsko nacionalno svetište posvećeno Gospu. U središtu je bazilika Rođenja Marijina, što bi kod nas kazali, posvećena Maloj Gospo. Majku Božju Mariazellsku još nazivaju: Velika Majka Austrije, Majka slavenskih naroda i Velika vladarica Mađara. Mjesto su utemeljili redovnici Benediktinci 1157. Godine. Opat Magnus, koji je poslat ljudima koji su tamo boravili za dušebrižnika sa sobom je ponio Marijin drveni kip. Postavio je kip i počeo graditi sebi čeliju i kapelicu za smještaj. Od imena Marija i čelija (Zelle, njemački) mjesto dobiva ime Mariazell. Od 21. do 23. 5. 2004. godine u Mariazelli je održan Srednjoeuropski susret katolika. Tada je iznesen kip Majke Božje Milosne i u procesiji odnesen na mjesto održavanja centralnog slavlja. Kip je ogrnut bijelim plaštom protkanim zlatnim nitima i grbovima iz kojih su zemalja bili hodočasnici. Na plaštu, prvi je bio grb BiH, zatim Češke, Hrvatske, Mađarske, u sedini domaćina Austrije, zatim Poljske, Slovenije i Slovačke. Procesiju je predvodio naš kardinal Josip Bozanić.

Mariazell je krajnji kolodvor uskotračne elektrificirane pruge, širine kolosijeka 760 mm, poznate po imenu Mariazellerbahn. Na Njemačkom govornom području pruge te širine su poznate po imenu „bosanski kolosijek“ (Bosnaspur). Čak se i specifična kvačila (sa osmicom) lokomotiva i vagona nazivaju „bosansko kvačilo“

(Bosnien Kupplung). Pruga počinje u 85 km udaljenom kolodvoru St. Polten Hbf. To je međukolodvor na magistralnoj pruzi Beč-Salzburg. Od St. Poltena do 49 km udaljenog kolodvora Laubenbachmuhle pruga je uglavnom ravnica. Dalje je prava brdska (Bergstrecke), sa usponima i do 28 %. Pruga je u Mariazell stigla 1906. godine. Jednu godinu kasnije je produžena i do 7 km udaljenog mesta Gusswerk (ukinuta na ovoj dionici 1988. godine). Prve lokomotive na toj pruzi su bile serije „U“ (Unzmarkt). U Austriji su nekad lokomotive dobivale slovnu oznaku serije. To bi bilo ime pruge gdje su najprije počele voziti. Kod nas su lokomotive serije U vozile na pruzi Split-Sinj (Sinjska Rera) po otvranju i Trst-Poreč (Parenzana). U JDŽ/JŽ obilježavanju lokomotive su dobile oznaku serije 188. To su bile male tender lokomotive, preslabe za ovu brdsku prugu. Pokazala se potreba za jačim lokomotivama. Odmah su napravljene četiri jače lokomotive sa zasebnim tenderom koje su dobile seriju „Mh“ (Mariazell heissdampf). Te prve lokomotive su bile na zasićenu paru. 1908. Godine su napravljene još dvije malo jače lokomotive iste serije na pregrajanu paru. Ove lokomotive su imale i specifičan dimnjak, Kobelov (kao šešir). Taj Kobelov dimnjak je u stvari posebna iskrolovka. Za vrijeme Prvog svjetskog rata lokomotive serije Mh su prebačene u Bosnu i Hercegovinu za potrebe vojske gdje su dočekale i kraj rata. Posebnim međudržavnim ugovorom 1920. godine Kraljevina SHS je morala vratiti te lokomotive u Austriju. Kako je pruga bila brdska i teška za vuču odmah se počelo razmišljati o elektrifikaciji. Prva ispitivanja sa elektro lokomotivama su napravljena 1910. godine. Do 1911. godine pruga je elektrificirana. Električne lokomotive, 16 komada su isporučene do 1914. godine. Te električne lokomotive i danas voze. Najstarije su elok na svijetu koje voze. Danas na pruzi skoro da i ne voze teretni vlakovi. Putnički promet se odvija sa elektromotornim vlakovima. Električne lokomotive uglavnom služe za muzejske vožnje i eventualno kakve izvanredne. Muzejske vožnje obavljaju se i sa parnom lokomotivom Mh6. Do 2010. godine pruga je bila pod upravom austrijskih željeznica (OBB) kada je predana na upravljanje kompaniji Novog. To je kompanija pokrajine Donja Austrija koja obavlja putnički i teretni promet na normalnotračnim prugama kao i na još nekim uskotračnim. Osim željezničkog obavlja još lokalni BUS prijevoz. Danas na ovoj pruzi radnim danom prometuje 19 pari putničkih vlakova.

Osim ove željeznice Mariazell je polazna točka žičare na Burger alpama. Ljeti su korisnici uglavnom planinari a zimi skijaši. Iako nikad prije nije bilo tramvaja normalnotračne pruge u Mariazelli napravljen je Muzej tramvaja sa normalnom prugom. Isti je uz željeznički kolodvor. Duljina kolosijeka je 2330 m i vodi do jezera Erlaufsee. Mali dio je elektrificiran dok na ostaku do jezera voze parni tramvaji. Maksimalni uspon je 45 %. Sve na i oko muzeja i tramvaja obavljaju besplatno volonteri. Jezero Erlaufsee ljeti vrvi od kupača. Dugačko je oko 1500, široko 38 i duboko 38 metara. To je najdublje prirodno jezero u Austriji.



# NEŠTO SASVIM DRUGO



PIŠE: Nebojša Gojković  
FOTO: Nebojša Gojković

U nekim od prijašnjih više od 100 izdanja lista „NA PERONU“, imali ste priliku pročitati puno naših kritičkih tekstova na temu zapuštenih i devastiranih željezničkih objekata: kolodvora, skretničarskih blok kućica, skladišta, stajališta, službenih stanova... Vjerovatno se velika većina Vas, svatko na svom području, gotovo svakodnevno susreće s onim što je ostalo od željezničke imovine nakon što je nebrigom sustava prepuštena propadanju i devastaciji. Ono što nekim čudom nije uništено vremenskim utjecajima, uništili su razni neodgovorni pojedinci, propalice, mediokriteti i ostali društveni talog. Ovaj put donosimo Vam nešto sasvim drugo; dva primjera koji svaki

za sebe potvrđuju kako se željezničkom imovinom može gospodariti i na jedan puno pozitivniji način. Prvi primjer je stajalište Osijek Dravski most, gdje su ovog ljeta završeni radovi na osiguranju njegove pristupačnosti i uređenju okoliša. Vrijednost radova zajedno s tehničkom dokumentacijom iznosila je nešto više od pola milijuna kuna, a što je u cijelosti financirano od strane HŽ Infrastrukture. Početak radova bio je potkraj 2019. godine, a isti su uključivali uređenje pristupnih staza, stubišta, ograda, rubnjaka, kao i hortikulture. Pored onih već postojećih, uređene su i staze za pristup invalidnih osoba. Ovdje posebno treba naglasiti kako je HŽ Infrastruktura imala namjeru zajedno s ovim radovima, izvrši

i obnovu same zgrade stajališta. Do realizacije toga nije došlo iz razloga što je spomenuta zgrada sagrađena još potkraj 19. stoljeća, što znači u vrijeme Austro-ugarske monarhije, a zbog čega danas ima status zaštićenog kulturnog dobra. Tako je za izvođenje bilo kakvih radova na njoj, uključujući i obnovu, neophodna konzervatorska studija, kao i mnoge druge dozvole i odobrenja. Dok se sve to ne riješi, zgrada je na neki način konzervirana, odnosno ograđena sa sve četiri strane tako da ne predstavlja opasnost po putnike, a i kako ju nitko od onih „intelektualaca“ s početka teksta ne bi mogao dalje devastirati (što je do sada bila uobičajena pojava). HŽ Infrastruktura planira u skorijoj budućnosti ovaj objekt

dati u najam, a što je i oglašeno na njenom zvaničnom portalu, u što će onda biti uključena i obnova. Uglavnom, bez obzira što sama zgrada još nije obnovljena, gledajući estetski, a pogotovo funkcionalno, danas stajalište Osijek Dravski Most konačno ima izgled kakav priliči jednom europskom gradu i kakav bi trebala imati i većina ostalih stajališta na Hrvatskim željeznicama. Kao i uvijek kada pišemo o nečem pozitivnom (kao i negativnom), ne treba zaboraviti ni one koji su svojim zauzimanjem najviše pridonijeli da do jednog takvog ishoda i dođe. Stoga pohvale za uređenje stajališta Osijek Dravski Most idu čovjeku bez kojeg se ovo vjerojatno ne bi ni realiziralo (kao ni još mnogo toga), članu Uprave HŽ Infrastrukture gosp. Krunoslavu Papiću. Nadam se da će uskoro jedan ovakav tekst napisati i o

zgradi kolodvora Osijek...

Drugi primjer pozitivnog odnosa prema željezničkoj imovini jeste stajalište Našice Grad. Kao i kod stajališta Osijek Dravski Most, i ovdje su ovog ljeta završeni radovi na osiguranju pristupačnosti. Konkretno, riječ je bila o obnovi stubišta kojim je stajalište Našice Grad najkraćim pravcem povezano sa samim centrom grada. Ono što predstavlja razliku u odnosu na stajalište u Osijeku, jeste činjenica da su radovi u Našicama u cijelosti finansirani od strane lokalne samouprave, odnosno grada Našica. Kompletna investicija iznosila je oko 100 000,00 kuna i ovo nije prvi slučaj da grad Našice financira radove koji se izravno odnose na željeznicu. Tu prije svega treba spomenuti izgradnju nasipa neposredno uz prugu koja od kolodvora Našice vodi do stajališta Našice Grad, kao i



# O ČEMU NEGO O COVID-U

*u skretanje by nenad katanich*

FOTO: Nebojša Gojković



**NAJKRIVLJE  
MU JE BILO ŠTO  
SE PRIJE NEKI  
DAN NAŠAO U  
PROMETNOM  
UREDU KADA JE  
PROMETNICA  
IRENA POČELA  
KAŠLJATI A  
UPRAVO SE  
S DJECOM  
VRATILA S  
LJETOVANJA.  
MOGAO JE  
BAŠ IZBJEĆI TU  
KONTROLU.**

Ivek je bio zabrinut. Očekivao je da mu na vrata pozvane epidemiolozi i policija. Nervozno je palio cigaru za cigarom. Krvni tlak mu je otišao u nebo i već mu se mutilo pred očima. Ne od virusa već od ribanja koje je dobio od Druga Buzdovana. Pokušavao se opravdati da nije imao utjecaja na događaje, jer oni dolje u prometnom u velikom kolodvoru primaju svakoga. Posebno je mislio da se riješi više Waltera kojeg nije podnosio ne samo zato što se mota po kolodvoru i širi kojekakve ideje, nego je raspolagao neugodnim informacijama koje bi mogle narušiti njegov teško steceni ugled. Pio je svoj treću jutarnju kavu i osjetio da polako gubi osjet okusa. Ma koliko se god pazio, bolest je bila tu. Najkrivlje mu je bilo što se prije neki dan našao u prometnom uredu kada je prometnica Irena počela kašljati a upravo se s djecom vratila s ljetovanja. Mogao je baš izbjegći tu kontrolu. I šef kolodvora i pomoćnik Donat izbjegli su ovu situaciju jer su do jučer bili na GO. A i oni u prometnom primaju svakoga, uopće se ne pridržavaju mjera - pa zato on, Ivec, ne može snositi nikakvu odgovornost. A Drug Buzdovan okrivljuje njega da slabo vrši kontrolu i da, što se njega tiče, slobodno može umrijeti od covida, ali prije toga da organizira rad u velikom kolodvoru u uvjetu da su prometnici dobili rješenja o samoizolaciji. Pomoćnik Donat bi mogao preuzeti dužnost. Mlad, do jučer prometnik, ambiciozan, preuzeo je jutros smjenu nakon što je noćna smjena ujutro u 4:32 h otišla u samoizolaciju. Obradio ga je da će mu to dobro doći da je on izvjesno slijedeći šef kolodvora. Ali drugih kandidata baš i nema. Probao je ad-hoc rješenje da iz malih kolodvora doveđe prometnike koji su izrazili ambiciju da rade u velikom kolodvoru. Tako je jutros doveo Donatu da dežura s njim i da ga Donat uputi prometnika iz malog kolodvora. Kada ga je šef doveo na vrata prometnog ureda i rekao Donatu da ga uputi u bitno, Donat je držeći ramenom slušalicu na uhu, desnom rukom pišući u dnevnik a palac i mali prst lijeve ruke raširio je koliko je god mogao da pritisne dvije tipke na komadnom stolu, samo zlurado dobacio: „Bitno je samo da ne da broj 0 za dopuštenje!“ zatim je sve bacio iz ruku i dohvatio se razglaša i počeo doslovno urlati: „S osmog kolosijeka polazak, imaš izlaz, nema ti tko dati polazak, ako hoćeš vozi, ako ne nemoj!“ Naravno, aludirao je na sagu s prijavom koju je napravio kada mu je prometnik Nikola dao broj 0 za dopuštenje a onda je on, pomoćnik šefa kolodvora Donat, imao više mjeseci peripetija oko toga. Prometnik iz malog kolodvora samo je pocrvenio, vidjevši Donata koji je bijesno skočio, srušio vješalicu da uzme crvenu kapu i loparić i izjurio van, te je samo šapnuo: „Reći ću gospodinu Ivecu da ja to ne mogu. Ne, zaista“ - te razvezao kravatu i otkopčao gornje dugme na besprijeckornoj uniformi. Ostali su mu na raspolaganju još prometnici Mirko i Slavko koji su na GO. Međutim šef kolodvora ga je izvjestio da će oni, zbog straha od zaraze (čitaj: straha od puno posla sa smanjenim brojem osoblja) ako budu „dignuti“ sa GO nastaviti s bolovanjem. Ivec je osjetio da mu počinju klonuti ruke i noge. Očito da je zaražen. Samo da preživi, mislio je ispijajući svoj drugi jutarnji dupli konjak. A u ostalom, ide na bolovanje, već vidi s prozora da su mu pred kuću stali policija i hitna. I prvi put, nakon toliko godina od kada je postao netko i nešto na željeznici, pomislio je: „Baš me briga za željeznici, neka zatvore veliki kolodvor, neka stane promet...“ Odmah se stresao od takvih grešnih misli. „Sigurno gubim razum od zaraze“, pomislio je. Zvono na vratima. Tada se nasmiješio. Naime, pala mu je na pamet smiješna stvar - da kaže Jamezdinu da za sindikalne prigodne poklone sindikat naruči maske za lice sa svojim logom.

FOTO: Branimir Butković

