

VIJESTI SINDIKATA PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE

NA PERONU

SIJEČANJ 2021.



BRANKO PERAKOVIĆ

BRANILI SMO SVOJE

TOMISLAV BELANČIĆ

TREBA NAM VIŠE OPTIMIZMA

ŽIV BIO I VELIK PORASTAO

IVANA ERDEC

POZNATA LICA I ŽELJEZNICA

NIVES OPAČIĆ



FOTO: Josip Tirić

NA PERONU 3

KAMPANJA JE ZAPOČELA

Vlada se prihvatala teške zadaće - privući i uvjeriti (barem) 70 % stanovništva da pristane na cijepljenje protiv koronavirusa. Ta se brojka pojavila kao „sveti gral“ zaštite od širenja koronavirusa, kao epidemiološki cilj koji osigurava kolektivni imunitet, poznat kao imunitet krda. Zadaća je teška jer se u društvu nalazi niz skupina ljudi koji se ne smiju cijepiti ili nisu prikladni za cijepljenje: djeca i veliki dio mladih, trudnice i dojilje, preosjetljivi i imunokompromitirani, onkološki pacijenti, oni koji imaju autoimune poremećaje, koji imaju povišenu temperaturu, koji uzimaju antikoagulanse... Naposljeku, tu je skupina ljudi koji odbijaju nemoralnu ponudu farmaceutske industrije, zatim oni koji su skeptični prema vrijednosti cijepljenja ili oni koji su jednostavno »lijeni« jer cijepljenje nije obvezno. Te kohorte zajedno čine više od polovice ukupnoga stanovništva. Stoga je planiranih 70 posto procijepljene nacije teško dostića brojka. Nedavno je pokrenuta informativno-edukativna kampanja „Misli na druge, cijepi se“, koja je derivat europske kampanje pod sloganom „Zajedno kroz krizu“. Iako apeli dobro zvuče, pitanje je koliko su autentični i uvjerljivi.

Kampanje „Misli na druge, cijepi se“ i „Zajedno kroz krizu“ trebale bi biti politički korektne, no postoje indicije da se mogu pretvoriti u otvorene prijetnje i ucjene. U mnogim se medijima i političkim inicijativama već govori o restrikcijama za one koji nisu cijepljeni, poput odlazaka u restorane ili kina, najavljuje se uvođenje zelenih putovnica, kojima će se »antivakserima« ograničiti putovanje, boravak, smještaj... Zataškavaju se

nuspojave cijepljenja, kojih je, čini se, bilo više tijekom kliničkih ispitivanja među zdravom populacijom nego na terenu, u staračkim domovima ili zdravstvenim ustanovama. Konačno, lociran je i medijski lansiran novi soj koronavirusa, koji se mnogo brže širi, ali za koji, eto, naručena cijepiva ipak vrijede.

Pritisci na javnost nisu službeni dio kampanja, ali nalikuju na izdvojeni posao s vanjskim dobavljačem. Nervoza odgovornih oko provedbe masovnoga cijepljenja u Hrvatskoj svakako je povezana s vrlo lošim iskustvom s cijepljenjem protiv gripe. Više od deset godina pada potrošnja sezonskoga cijepiva protiv gripe. Tako je 2006. godine distribuirano više od 700 tisuća, a 2018. godine samo 330 tisuća doza cijepiva. Osim starijih i kroničnih bolesnika i dijela zdravstvenih djelatnika, već se godinama gotovo nitko ne cijepi! Udio obične populacije koja se odaziva na cijepljenje manji je od 0,1 %. Pet godina zaredom, od 2013. do 2017. godine, njihov je broj bio manji od 2 tisuće.

Budući da su gripa i COVID-19 slične bolesti, ovakav je porazan trend upozorenje upraviteljima cijepljenja da Hrvati nisu skloni sezonskomu cijepljenju. Jedina institucija koja nije previše zabrinuta raspoloženjem javnosti „prema igli“ jest farmaceutska industrija. Svaki odaziv veći od, na primjer, 30 %, te milijuni potpisanih doza, za svaku je farmaceutsku kompaniju - posao stoljeća.

Valerije Vrček
(Glas koncila, 16. siječnja 2021.)



IMPRESUM

Glavni urednik
Anto Iličić

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

Naslovnica:
Tomislav Belančić,
šef kolodvora Gračac
foto: Filip Belančić

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.
Pište nam na: spvh@zg.t-com.hr



UPUĆIVANJE IZVRŠNIH RADNIKA NA IZVANREDNI LIJEČNIČKI PREGLED - NASTAVAK PRIČE

PIŠE: SPVH
FOTO: Dražen Koščak

U prošlom broju započeli smo ovu temu. Čini se kako joj se nazire korektan kraj. Podsećamo kako u HŽ Infri duže vrijeme traje dilema oko usklađenosti Pravilnika o utvrđivanju zdravstvene sposobnosti, načinu i postupku utvrđivanja prisutnosti alkohola, opojnih droga i psihotropnih tvari u organizmu izvršnih radnika željezničkog sustava.

23. prosinca 2020. godine primili smo iz MMPI odgovor u kojem piše:

"Poštovani,
Na vaš upit zaprimljen u svezi naslovленог predmeta elektroničkom poštom 11.12.2020. u ovo ministarstvo, očituјemo se kako slijedi.

Pravilnik o utvrđivanju zdravstvene sposobnosti, načinu i postupku utvrđivanja prisutnosti alkohola, opojnih droga i psihotropnih tvari u organizmu izvršnih radnika željezničkog sustava donesen u skladu sa Uredbom 2015/995.

2. Je li dovoljno kod upućivanja izvršnih radnika na izvanredne liječničke preglede primjenjivati

odredbe Pravilnika o utvrđivanju zdravstvene sposobnosti, načinu i postupku utvrđivanja prisutnosti alkohola, opojnih droga i psihotropnih tvari u organizmu izvršnih radnika željezničkog sustava.

sustava u Europskoj uniji (u dalnjem tekstu: Uredba), uz napomenu da predmetni Pravilnik ima šire područje djelovanja nego spomenuta Uredba jer se primjenjuje na sve izvršne radnike iz Pravilnika o popisu poslova izvršnih radnika željezničkog sustava (NN 53/2015).

Pravilnik u članku 4. stavku 4. utvrđuje slučajeve u kojima treba obaviti izvanredni zdravstveni pregled izvršnog radnika. **Uvjeti navedeni u članku 4. stavku 4. točkama od a) do e)** nisu kumulativni, tj. izvanredni pregled zdravstvene sposobnosti izvršnih radnika obavlja se kada je barem jedan od njih ispunjen. Vezano uz vaše konkretno pitanje izvanredni zdravstveni pregled obavlja se u slučaju da postoji sumnja poslodavca ili opravdani razlog za sumnju u zdravstveno stanje ili psihičku sposobnost izvršnog radnika koja otežava sposobnost za obavljanje poslova. Također isti se obavlja u slučaju nesreće ili ozbiljne nesreće uzrokovane nepostupanjem ili neispravnim

postupanjem izvršnog radnika u kojem je izvršni radnik sudjelovao te zadobio teže ozljede. Željeznički prijevoznik i upravitelj infrastrukture moraju uspostaviti sustave za osiguranje provođenja takvih dodatnih pregleda i procjena prema potrebi. Isto znači da se izvanredni pregled ne treba obavljati „kod svakog izvanrednog događaja, naročito incidenta“, ako je za osiguranje provođenja takvih dodatnih pregleda i procjena uspostavljen funkcionalni sustav provedbe tih postupaka propisanih Uredbom i Pravilnikom. Također napominjemo, da je člankom 45. stavkom 4. točkom e) Pravilnika propisano i da se izvanredni pregled zdravstvene sposobnosti radnika obavlja i na zahtjev izvršnog radnika.“



Pravilnik o utvrđivanju zdravstvene sposobnosti, načinu i postupku utvrđivanja prisutnosti alkohola, opojnih droga i psihotropnih tvari u organizmu izvršnih radnika željezničkog sustava, točka 4. članak 4.:

- (4) Izvanredni pregled zdravstvene sposobnosti izvršnog radnika obavlja se u sljedećim slučajevima:
 - a) ako postoji sumnja poslodavca ili opravdani razlog za sumnju u zdravstveno stanje ili psihičku sposobnost izvršnog radnika koja otežava sposobnost za obavljanje poslova
 - b) ako postoji opravdana sumnja na upotrebu alkohola, opojnih droga, njenih metabolita ili psihotropnih tvari
 - c) nakon nesreće ili ozbiljne nesreće uzrokovane nepostupanjem ili neispravnim postupanjem izvršnog radnika u kojem je izvršni radnik sudjelovao te zadobio teže ozljede
 - d) poslije svake privremene nesposobnosti za rad uslijed bolesti ili ozljede koja je trajala dulje od 120 dana ili
 - e) na zahtjev izvršnog radnika.





JOŠ JEDNA TUŽNA PRIČA O ŽELJEZNICI

PISÉ: Anto Iličić
FOTO: Nebojša Gojković

21. prosinca 2018. potpisani je Ugovor o javnim uslugama za usluge od općeg gospodarskog interesa u javnom željezničkom prijevozu u Republici Hrvatskoj, kojim će se osigurati kontinuitet pružanja usluga željezničkog prijevoza do 2028. godine.

Temeljem potписанog Ugovora HŽ Putnički prijevoz uslugu javnog željezničkog prijevoza pruža od 1. siječnja 2019. do 31. prosinca 2028. godine, a kroz desetogodišnje razdoblje ukupno će im za tu uslugu biti osigurano 4.620.000.000 kuna iz državnog proračuna.

Kako bi se izbjeglo neopravданo narušavanje tržišnog natjecanja naknada ne smije prelaziti iznos koji je neophodan za pokriće neto troškova koje Prijevoznik ima u obavljanju usluge, uključujući i razumnu dobit. Iznosi naknade za pruženu uslugu prijevoza putnika ovise o volumenu prijevozne usluge. „Iza pripreme ovog Ugovora stoji

ustrajan rad i mnogo analiza i sretni smo što smo potpisali ovaj ugovor jer on građanima RH osigurava kontinuirano pružanje usluge željezničkog prijevoza. Uz to, on određuje strateški razvoj željezničkog sustava, predstavlja dugoročno osiguranje javne usluge, osobito za slabije razvijena područja.“ – poručili su potpisnici.

Nadzor nad ugovorom obavlja Ministarstvo mera, prometa i infrastrukture, Uprava kopnenog prometa i inspekcije, Sektor željezničkog i intermodalnog prometa.

Po do sada poznatome sve je to jedan igrokaz za hrvatsku javnost. Namjera je potpisati ugovor kako na tržište ne bi ušao netko ozbiljan tko bi za javni interes pružao ugovoreno. Ovako, za vrijeme trajanja PSO ugovora vlakovi se ukidaju. Podsjećam kako je Prilogom 1 - Opseg usluga definirano što država plaća, tu su relacije, brojevi vlakova, godišnji

iznos vlakkm i buskm, vrsta vozila i kompozicija vlaka.

Jednako tako Prilogom 3 - Sustav kazni za neispunjene ugovore ugovoreno je neizvršenje PSO ugovora. Tu su zapisani detalji obaveza - pružatelj usluge će uložiti svaki razumno napor u optimiziranje obuhvatne željezničke usluge u odnosu na putnike, naročito kroz koordiniranje infrastrukturnih mjera zajedno s društvom HŽ Infrastruktura d.o.o., uzimajući u obzir zahtjeve i potrebe korisnika usluga.

Ugovorne će se strane dogovoriti o promjenama u vezi s Uslugama i Ugovornim naknadama za predstojeću godinu, i to do kraja studenoga prethodne godine. Relevantni parametri koji bi se mogli promijeniti su vozni red, vozni park u uporabi, obračun naknade, promjene u strukturi troškova, ključni pokazatelji te sklapanje ugovora o istoj vrsti usluga s jedinicama lokalne, područne (regionalne) samouprave.

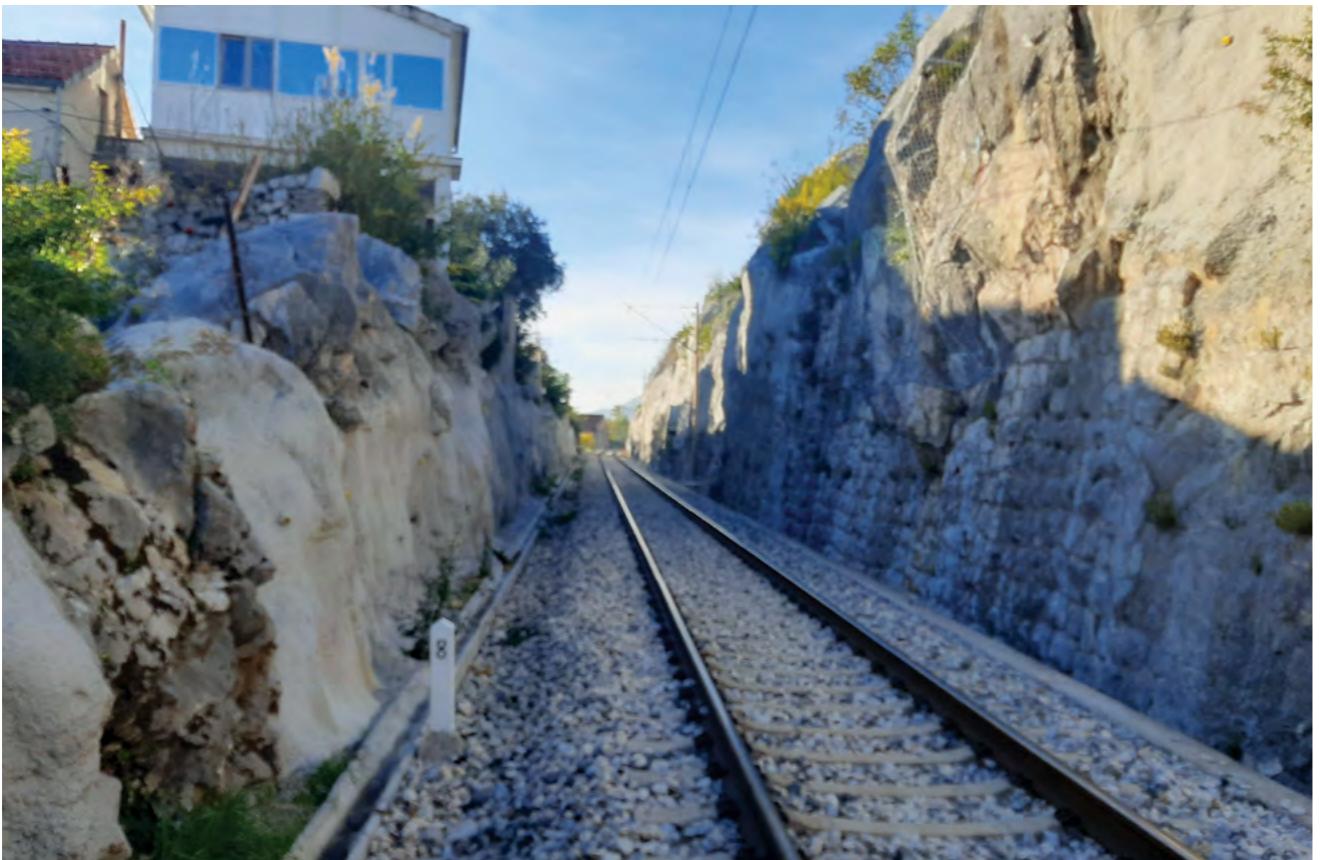
Nakon potpisivanja ugovora priča koju nam serviraju iz HŽPP hrpa je neistina tobože utemeljena na smanjenju troška. Može li se povjerovati u priču o trošku? Gdje je priča o padu prihoda na blagajnama i od prodaje prijevoznih karata?

Istina je upravo suprotna, zbog dramatičnog smanjenja prihoda od prodaje provodi se ukidanje vlakova, no ne odustaje se od punog iznosa godišnje naknade iz PSO ugovora. Za one koji ne znaju, PSO ugovor pokriva usluge od javnog interesa i

kroz njega se plaća vožnja vlaka, bez obzira koliko u njemu bilo putnika. Država plaća kao da je vlak dupke pun. Država pokriva sve troškove koje HŽPP prikazuje: amortizaciju, održavanje, čišćenje, garažiranje, predgrijavanje, namirenje vodom i drugim potrepštinama, gorivo, svo osoblje, a na to i razumnu dobit koja za orientaciju iznosi do 5%. Ono što je nemoguće platiti iz razumne dobiti, iz tih 5% je režija u HŽPP koja nikad nije manje i jadnije radila, ali ne trpi smanjenje troška. Ne znam,

ali vjerujem da ekipa koja se bavi prodajom u HŽ PP prima plaće u rangu ministra ili tu negdje. Da je tamo jedan, to bi se podnijelo, ali tamo ih je priličan broj i svakoga treba namiriti... U bliskoj budućnosti moglo bi nam se dogoditi da ukinemo sve vlakove - zbog troška. I sve to umotamo u još jednu lažnu priču o željeznicu u RH.





OBRANA KOJA TO I NIJE BILA

PIS: Anto Iličić
FOTO: SPVH

SLUŽBENI IZVJEŠTA

Dana 29. travnja 2012. godine između kol. Opuzen i Rogotin na pruzi M-304 dogodila se ozbiljna nesreća. U mjestu Komin u km 182+870 u 18.59 sati jedna civilna osoba sjekla je grane drveća koje je raslo u pružnom pojusu i koje je palo po kontaktom vodu te je smrtno stradala od udara napona iz KM.

O istome izvješčeni Policijska postaja Ploče, Vatrogasna postrojba Ploče i Dom zdravlja Ploče. Policija obavila očeviđ. Šteta na kontaktnoj mreži vidljiva te je ekipa KM-a započela s radom na saniranju štete od 22.40 do 00.50 sati Napon u KM-u uključen u 00.59. Pruga Opuzen - Rogotin otvorena za promet u 01.00.

Sunce je tog dana u Pločama imalo zalazak u 19.50 sati. Vrijeme: 25 °C, oblačno.

PRAVOMOĆNA PRESUDA

Pravomoćna presuda naložila je:

- da je HŽ Infrastruktura d.o.o.

dužna na ime naknade štete, povrede prava osobnosti, platiti tužitelju xy 132.000,00 kuna, tužiteljici xy 90.000,00 kuna i tužiteljici xy 90.000,00 kuna sa zakonskim zateznim kamatama koje teku od 21.04.2015. do 31.07.2015.

- da je HŽ Infrastruktura d.o.o. dužna na ime rente isplatiti tužiteljima iznos od po 1.639,20 kuna mjesečno za period počevši od svibnja 2012. pa mjesečno unaprijed s kamatom koja teče od svakog 15. u mjesecu za tekući mjesec i to od svibnja 2012. do 31.07.2015.

Obrazloženje presude:

Tužitelji u tužbi tvrde da je dana 29. 4. 2012. smrtno stradala V.D. na način da je došla do kokošnjca iznad svoje obiteljske kuće u Kominu u namjeri da uredi i očisti svoju okućnicu od divljih nasada i nečistoće koje su se godinama stvarale, pošto tuženik HŽ Infrastruktura d.o.o. nije godinama obavljao čišćenje i nužno održavanje

svojih nekretnina koje graniče s obiteljskom kućom tužiteljice. Tužitelji posebno ističu da je za ovaj postupak važna notorna činjenica da se uz nekretninu tužitelja nalazi pružni usjek s tračnicama, te cijelokupnom potrebnom infrastrukturom, da taj dio nije ničim ograden ili zaštićen iako se radi o kontaktnoj visokonaponskoj mreži za pokretanje vlakova.

HŽ Infrastruktura d.o.o. u odgovoru na tužbu navodi da tužbeni zahtjevi tužitelja nisu osnovani. Nije u pravu tužitelj kada tvrdi da je za stradanje odgovoran tuženik HŽ Infrastruktura d.o.o. jer da godinama nije obavljao čišćenje i nužno održavanje svojih nekretnina. Prava i obveze tuženika HŽ Infrastrukture d.o.o. vezano za gradnju, održavanje pruge i pružnih postrojenja obvezu čišćenja održavanja i zaštite precizno su regulirani zakonskim propisima te su zadani okviri obveznog postupanja tuženika isto kao i pravila struke

regulirana pravilnicima i uputstvima koje na temelju zakona donosi HŽ Infrastruktura d.o.o.. Pravilnikom o općim uvjetima za građenje u zaštitnom pružnom pojusu (NN br.93/10) u čl. 4. st. 1. toč.10. regulirano je što se smatra kružnim pojusom.

Traljava obrana HŽ Infra bazirala se na Priročniku za primjenu mjera sigurnosti od električne struje na kontaktnoj mreži broj 227 a koji se svake godine objavljuje u Službenom vjesniku HŽ Infrastrukture d.o.o. u Popisu općih akata kojih se primjenjuju. Tako je naša obrana ustvrdila da prema našim pravilima posjećeno stablo nesporno raslo na udaljenosti većoj od 2 m od kontaktne mreže, pa HŽ Infrastruktura d.o.o. nije imala nikakvog opravdanog razloga niti obvezu zahtjevati od tužitelja kao vlasnika nekretnine da stablo ukloni niti bi tužitelj kao vlasnik nekretnine po takvom zahtjevu čak i da mu je upućen bio dužan pristupiti. Županijski sud u Zagrebu u obrazloženju svoje odluke posl.

br. 50 Gž-6139/18-2 od 19. veljače 2019. godine, na strani 2. navodi: "U žalbenom stadiju postupka nesporan je štetni događaj od 29. travnja 2012. u kojem je V. D., prilikom uklanjanja stabla motornom pilom na svojoj nekretnini, koja se nalazi u neposrednoj blizini željezničke pruge, smrtno stradala jer je otpiljeno stablo duljine 7,20 metara palo na visokonaponsku kontaktну mrežu HŽ Infrastrukture d.o.o. a uslijed čega je došlo do zatvaranja strujnog kruga te električnog udara i do smrtnog stradavanja V. D."

Dr. sc. Joško Kovač, dipl. ing., stalni sudski vještak za strojarstvo, promet i motorna vozila u vještaciju od 15. 3. 2017. iznosi mišljenje da je pokojna V. D. u dvorištu iznad svoje obiteljske kuće u Kominu, između kolodvora Opuzen i Rogotin na pruzi M-304, na km 182+870 m, pilom prepili stablo koje je palo na visokonaponski vod željezničke pruge. Došlo je do električnog udara, kojom prilikom je smrtno stradala V. D., a što je neprijeporno u nastanku

nesreće. Naime, sada pokojna V. D. je otpilila stablo platan, koje je palo svojim gornjim dijelom na električni vod pod naponom 25000 V, a ona se nalazila na drugoj strani stabla, čime je zatvoren strujni krug. Otpiljeni dio stabla je duljine 7,20 m iz čega je razvidno da je ovo stablo u uspravnom položaju prije piljenja predstavljalo opasnost koja se aktivirala i bila kobna prilikom njegovog pada. Vještak doslovce ističe da je ovu potencijalnu opasnost morala vidjeti struka, odnosno oni koji znaju i moraju to vidjeti, pa je po vještaku "doslovno nedopustivo da se na onom mjestu, na onoj udaljenosti, i one visine nalazi stablo, čijim se obaranjem moglo dogoditi stradanje tužiteljice." Zaključak je vještaka da se bez postojanja spomenute potencijalne opasnosti ova nesreća ne bi mogla dogoditi.

Tuženik HŽ Infrastrukture d.o.o., kao tvrtka koja upravlja željezničkom infrastrukturom u Republici Hrvatskoj i bavi se njenim održavanjem je prema tome odgovoran za smrtno

km 182+870



stradanje V. D. jer nije isključio preduvjete potencijalne opasnosti, a što je bilo moguće ili posebnom zaštitom pristupa visokonaponskom vodu ili –samo i samo – isključivanjem mogućeg pristupa visokonaponskom vodu. U konkretnom slučaju, to je uredno održavanje pružnog pojasa i isključivanje mogućeg bilo kakvog "tijela" (raslinja, stabla ili stupova) u dospijevanju na električni vod.

NEKA PROMIŠLJANJA NAKON PRAVOMOĆNE PRESUDE

Dvo platana poznato je kao izuzetno brzo rastuće. Literatura kaže kako već u drugoj godini biljka naraste makar pola metra. U kasnjem životu neke vrste mogu za godinu dana narasti i do dva metra. Za tako brz rast dvo platana treba biti u rastresitom tlu, gdje ima mnogo minerala te joj treba osigurati stalno zalijevanje, osobito u sušnim periodima godine.

Ovaj uvod bio je potreban kako bi napisao nekoliko pretpostavki. Jednu izvodim iz visine posjećenog drveta koja se spominje u sudskoj presudi: 7,2 m. Do te visine platana

dolazi brzo, ako je na pogodnom tlu. Ovdje je raslo u kršu, zaljevalo ju je samo nebo. Dakle, raslo je nešto sporije, nije se samo pružilo u visinu. Opravdano je zaključiti kako je posjećeno deblo bilo promjera do 20 do 30 cm. Bi li itko od nas uzeo ručno gudalo i navalio na takvo drvo?

Teško je zamisliti da je piljenje stabla visine 7,2 m obavila ženska osoba običnom pilom koja se spominje u obrazloženju. Unatoč tvrdnji iz presude vjerojatno se radi o motornoj pili...

Ako uz sve gore izneseno uzmemos u obzir i slijedeće: stradavanje se događa u 18.59 sati, a vrijeme je bilo oblačno, stradala gospoda starije je životne dobi (rođena je 1953. godine) i nije bila stručno sposobljenja za rukovanje motornom pilom, a očito ni ručnom pilom ako je nju koristila, bila je sama dok je rezala to stablo, nije nosila zaštitnu kacigu. Pobijanje vještakovog izvješća moglo se provesti kroz postojanje sličnih okolnosti u Rijeci a čemu svjedoče priložene fotografije.

Meni se čini da bi ozbiljno vještačenje

trebalo uzeti u obzir sve ove okolnosti te ne bi bilo teško dokazati kako su to osnovni elementi stradavanja. Ovako je svaljivanje krivnje na HŽ Infra potpuno uspjelo.

U ovom, a i čitavom nizu drugih slučajeva zastupali su nas naši iz Pravnog sektora. Takvo, meni se čini neefikasno zastupanje, rezultiralo je presudom u kojoj je HŽ Infrastruktura d.o.o. dužna platiti pozamašan iznos od gotovo pola milijuna kuna. Naših kuna.

Vrijedilo je isticati poznatu praksu da osobe koja ima raslinje ili stabla izvan pojasa (bile pravne ili fizičke osobe kao u konkretnom slučaju), moraju se javiti kada namjeravaju sjeći stablo ili raslinje u svom posjedu radi osiguranja radova. Pokojnica se nije javila tuženiku kao odgovornoj osobi...

Zaključak je vještaka da se bez postojanja potencijalne opasnosti ova nesreća ne bi mogla dogoditi. Dakle, mogućnost izbjegavanja nastanka ove nesreće je bila "samo i samo" u tome da ne postoje nikakvi elementi, vodići električne energije, koji na bilo

koji način mogu iz područja i izvan i unutar pružnog pojasa doći u dodir s visokonaponskim električnim vodom. Dakle, mogućnost izbjegavanja ove nesreće je u otklonu spomenute potencijalne opasnosti.

Po ovom zaključku stoji da se nesreća mogla izbjegći „samo i samo“ da ne postoji KM ili pruga... To mi se čini kao kada se na cesti voziš i predeš u drugu traku i napraviš direktan sudar. Nasljednici tada tuže Hrvatske ceste jer su vlasnici ceste na kojoj trake nisu fizički ogradi, niti su bile odvojene, jer da su bile stradali ne bi mogao prijeći u drugu traku i napravit sudar... I vještak to potvrdi. I sud prihvati, jer nije bilo osporavanja...

Obrana HŽ Infrastrukture, po mom skromnom mišljenju, propustila je ukazati neke vrlo važne činjenice te posebno istaknuti da ljudi koji imaju zemljische čestice uz željezničku prugu prilikom uređivanja istih trebaju primjenjivati neka vrlo važna pravila:

- nikada stabla koja imaju doseg do neke imovine ne režu ni ručnom, ni motornom pilom dok su sami, (stablo u padu može ozbiljno oštetiti sve u što može udariti - automobil, kuću, električne vodove ili drugo stablo, kontaktne mreže
- netko uvijek bdije i prati razvoj događaja unutar pozivne udaljenosti u slučaju da im zatreba pomoći,
- stablo se ne reže tako da pada slučajno bilo gdje, nego se bira, a onda rezanjem i usmjerava da padne na izabrano mjesto,
- dok se radi s motornom pilom uvijek se nosi zaštitna kaciga.

Je li pokojna iz ove presude bila svjesna svojih postupaka?



Što nakon presude s ovim usjekom u Rijeci?



TREBA NAM VIŠE OPTIMIZMA

RAZGOVARAO: Anto Iličić
FOTO: Filip Belančić



Rođen je 23. srpnja 1971. god. u Zagrebu. Djetinjstvo je proveo u Lici kod bake i djeda u mjestu Štikada kod Gračaca i to sve do polaska u osnovnu školu koju je završio u Velikoj Gorici. Srednju školu za zanimanje prometnik vlakova završava u Zagrebu. Odmah po završetku škole 1990. god. raspoređen je u kolodvor Veliku Goricu, gdje je položio stručni ispit za prometnika vlakova, i tu radi sve do 1995. god., Na Zagreb GK prelazi sredine 1997. Te iste godine seli se iz Velike Gorice u Gračac, zajedno sa suprugom Tanjom, koja je također prometnik vlakova. Oboje dobivaju posao prometnika vlakova u kol. Lovinac. 2012. god. Tomislav postaje šefa područja Gračac. U međuvremenu sele iz Gračaca u Ričice (mjesto između Gračaca i Lovinca) gdje su izgradili kuću u kojoj žive s troje djece Filipom, Nikolom i Katarinom.

Što Vas je dovelo na željeznicu? Tradicija, osobna želja, splet okolnosti...?

Obiteljska tradicija je bila jedan od razloga, jer je i s očeve i majčine strane bilo željezničara, ali kako sam bio neodlučan po završetku osnovne škole po pitanju nastavka školovanja, majka koja je tada radila na željezničarima me pitala što mislim o tome da se školujem za prometnika vlakova, i tako je sve počelo.

Ispričajte nam nešto o osobi koja Vam je pomogla u željezničkoj karijeri.

Kao što sam već spomenuo majka je čitav svoj radni staž odradila na željezničarima i na njezinu sugestiju sam i upisao tu školu, pa i kasnije kod samog zaposlenja je ona imala velike zasluge, a kasnije sam išao dalje svojim trudom i zalaganjem.

Što najviše pamtite iz te početne faze Vašeg rada na željeznicama?

Disciplina na poslu, odnos nadređenih radnika prema podređenima i obratno, količina posla koju je tada obavljao prometnik vlakova. To su samo neke stvari koje su mi ostale u sjećanju s početka moga željezničkog staža.

Kako se nosite s promjenama na željeznicama?

Sve promjene koje dolaze s vremenom, jednostavno prihvaćam kakve jesu, pogotovo ako donose nešto bolje ili ako ne mogu utjecati na njih.

Cini li Vas sadašnji posao sretnim?

Trenutno me ovaj posao čini sretnim i nadam se da će tako i ostati, ali nikad se ne zna što donosi novo vrijeme.

Imate prilično radnog staža. Vidi li se po nečemu da se ponosite svojim poslom?

Mene osobno čini ponosnim što sam radio kao prometnik vlakova u vremenu kad je bilo puno više posla nego sada, i u kolodvorima gdje je taj obim posla dolazio do izražaja.

Dogodi li se nekad da na poslu napravite više od onoga što se traži?

Često na poslu napravim stvari koje nisu u opisu poslova, ali isto tako znam da puno radnika i radnih kolega isto nesebično od svojih vlastitih sredstava i u svoje slobodno vrijeme naprave razne stvari na poslu vezano za poboljšanje radnih uvjeta i sl.

Da možete promijeniti neku stvar na poslu što bi prvo promijenili?

Ukinuo bih tromjesečnu

preraspodjelu sati.

Kakva je suradnja s kolegama iz drugih željezničkih poduzeća?
Suradnja je uglavnom korektna, ako ponekad dođe do određenih nesporazuma, to se brzo riješi.

Sudjeluju li radnici na bilo kakav način u upravljanju svojim kolodvorom?

U svakom kolodvoru postoje radnici koji samo rade svoj posao i drugo ih se ne tiče, i oni koji su spremni pomoći u svakom trenutku, bilo samoinicijativno ili na nečiju zamolbu ili prijedlog.

Možete li opisati situaciju kad je netko od nadređeni kritizirao Vaš rad? Kako je to učinio?

Nastojim svoj posao odraditi uredno, tako da nitko nema zamjerki, ali ako se desi nekad neki propust, nadređeni mi diskretno skrenu pozornost na to i posao ide dalje.

Kako na Vaše zdravlje i život utječe smjenski rad?

Dok sam dežurao kao prometnik, to mi je bilo dobro iz razloga što je i supruga radila isti posao, pa je uvijek netko mogao biti s djecom, a sad sam se već odvikao od noćnog rada.

Jesteli zadowoljni sadašnjim radnim uvjetima?

Manje-više jesam. Da bi u određenim segmentima moglo biti bolje, moglo bi, ali s vremenom uvijek dolazi nešto novo i bolje, pa je samim tim dobro.

Dolazite li na posao relaksirani, bez grča u želucu?

Nikad mi dolazak na posao nije predstavljao opterećenje, i uvijek se sjetim kad sam počeo raditi na željeznicu kako mi je tadašnji šef kolodvora u Velikoj Gorici rekao da svaki put kad ulazim u prometni ured, sve privatne probleme ostavim vani ispred ulaznih vrata

Koje su Vaše jake strane, odnosno osobine?

Smirenost i fleksibilnost u poslu, dugogodišnje iskustvo u radu kao prometnik vlakova, a sad već i kao šef kolodvora

Koje su Vaše slabe strane?
To ne smijem javno otkriti...

Kakvo je Vaše mišljenje o Vašoj plaći i kakva su očekivanja po pitanju plaće?
Zadovoljan sam što je plaća uvijek redovita, ali bi naravno želio da je veća nego sada.

Dobivate li redovito i na vrijeme službenu odjeću i obuću?

Prema nekim mojim evidencijama prilično redovito u zadnje vrijeme

Kako na Vas djeluju svakodnevne priče o višku, o otkazima?

Ne volim se opterećivati sa stvarima na koje ne mogu utjecati, pa tako i te priče rekla, kazala jednostavno zanemarim, pogotovo zato što ih slušam već 20 godina.

Razmišljate li nekom stručnom usavršavanju?

Ne više, prije sam razmišljao



o tome, ali me je mjesto stanovanja u odnosu na mjesto obrazovanja dodatno udaljilo od te odluke, iako je za to najvažnija čvrsta volja, a ja je očito nisam imao.

Imaju li željeznički izvršni radnici pravo na napredovanje na poslu?
Kakvi su Vaši planovi za razvoj karijere?

Znam dosta slučajeva gdje su radnici uz posao koji rade završili neke više škole i stručna usavršavanja, pa su onda u određenom trenutku kad je bilo potrebe prešli na druga radna mjesta, tako da smatram da nije nikom zabranjeno, već je to stvar volje i želje pojedinca za napretkom.

Čime ispunjavate slobodno vrijeme; imate li kakav hobi?

Od kada sam s obitelji preselio u kuću, najviše slobodnog vremena trošim na uređenje kuće i okućnice, i sve više počinjem vjerovati u onu izreku „ako imaš kuću nikada je ne možeš završiti“.

Žalite li za nekim neispunjениm snovima na nekom drugom polju?

Ne baš, jer prošlost ne možeš mijenjati, pa razmišljanje o tome samo stvara opterećenje.

Poruka za kraj ovog razgovora?

Pozdrav svim željezničarima, posebno članovima SPVH

BLITZ:

Kako biste se opisali u nekoliko riječi?

Kažu drugi „neozbiljan za svoje godine“

Procjenjujete li ljudе na prvu?

Ne uvijek, netko me i prevari.

Smatrate li se uspješnim u životu?

Da

Dvije vrline koje najviše cijenite?

Iskrenost i poštjenje

Dvije mane koje vas najviše nerviraju?

Koristoljublje i licemjerstvo

Što mislite da drugi na Vama prvo zapaze?

Jesam li se udebljao ili smršavio od zadnjeg susreta

Navijate za ... ?

Dinamo

Kućni ljubimac?

Imam psa i više mačaka

Kad ste zadnji put bili u kinu?

Ne sjećam se, bilo je davno

Facebook, Twitter, Viber i sl.?

Facebook

Vrijedi li za Vas uzrečica „strpljiv - spašen“?

Da

Poruka za kraj?

Više optimizma, manje pesimizma.



BRANKO PERAKOVIĆ
bivši skretničar u kolodvoru Rijeka

NIKAD NISAM REKAO NEĆU

Rodio se 22. ožujka 1959. godine u Ogulinu i tu je proživo cijeli život. Prvo zaposlenje bilo mu je u Šumariji Josipdol gdje je radio godinu i pol te odlazi u JNA 1978. godine. Po povratku s odsluženja vojnog roka 10. listopada 1979. godine zapošljava se na željeznicu kao naljepničar. Taj posao radio je u Ivanima u koksari četiri godine, a nakon zatvaranja Ivana prelazi raditi u Šoiće sve do početka Domovinskog rata. Sudionik je Domovinskog rata u periodu od 15. kolovoza 1991. - 14. prosinca 1995. godine. Po završetku rata vraća se na željeznicu te i dalje radi kao naljepničar u kolodvoru Rijeka.

Poslije tri godine to radno mjesto je ukinuto pa kolega Branko 6 mjeseci radi kao čuvan pod voltom kod upravne zgrade. Nakon toga bio je skladišni radnik u skladištu 31. 1998. godine završava kurs za skretničara. Po završetku kursa od 3. veljače 1999. godine radi kao skretničar u kolodvoru Rijeka sve do 27. rujna 2020. kada zbog trajnog gubitka potrebne zdravstvene sposobnosti za željezničkog izvršnog radnika prestaje obavljati poslove skretničara. Bio je radnik bez rasporeda. U studenom 2020. godine poslodavac je pokrenuo postupak otkaza ugovora o radu iz osobno uvjetovanih razloga zbog trajnog gubitka zdravstvene sposobnosti za željezničkog izvršnog radnika. Obzirom da ima 50 godina ukupnog radnog staža s beneficijom i 61 godinu života, zatražio je da mu radni odnos prestane 30. prosinca 2020. godine jer ispunjava uvjete za mirovinu. Od 31. prosinca 2020. godine nije više u radnom odnosu, čeka mirovinu i isplatu pripadajuće otpremnine sukladno kolektivnom ugovoru.

RAZGOVARAO: Josip Tirić
FOTO: Josip Tirić

Šta Vas je navelo da se odlučite zaposliti na željeznicu?

U šumariji je bio dosta težak posao, a na željeznići mi je je bilo bilje, posao nije bio težak.

Obzirom da ste sudionik Domovinskog rata, recite nam kada ste se uključili u Domovinski rat?

Od početka 1991. godine sudjelovaо sam u seoskim stražama, i onda sam bio pripadnik 143. Ogulinske bojne, u kojoj sam bio do kraja rata, i nakon Oluje sam bio još 4 mjeseca na Bosanskoj granici do 14.12.1995. godine.

Tad sam se razdužio i vratio nazad na željeznicu. U ratu sam bio preko četiri godine od 15. 8.1991. - 14.12.1995. godine.

Što Vas je potaklo da se uključite u obranu domovine?

Domovina je bila napadnuta i nije nam bilo teško bez razmišljanja ići gdje god je trebalo. Bili smo mladi i išli smo s velikom voljom i srcem, bez razmišljanja da možemo izgubiti glavu. Kad smo išli na položaj nikada nismo išli sa strahom, nego smo s voljom ali nailazilo se na svašta i srećom nisam bio ranjen ili ostao invalid hvala Bogu. Bilo je

puno dragovoljaca, i dečki koji su sa mnom bili na seoskim stražama od početka rata, tako smo nastavili dalje do kraja rata. Prošli smo ratišta od Kapele, Janje gore, i sve do bosanske granice.

Imate i status dragovoljca Domovinskog rata 91.-92. godina.

Da bio sam u periodu od 1991.-92. godine onda sam imao prekid jedno mjesec dana i opet sam nastavio biti do kraja rata.

Što Vam se najdublje urezalo u sjećanje iz tih dana?

ŽELJEZNIČARI SU STVARALI LJEPU NAŠU

Pod Humom smo imali napad s druge strane i tada nam je u zemunici poginuo prijatelj pogođen snajperom, bilo je dosta tih događa. Jedan prijatelj je teško ranjen prilikom razminiranja, ostao je bez očiju i udova. Ta strašna stradavanja suboraca su teško padala svima i ostala su u sjećanju koje se ne može zaboraviti do kraja života. Obzirom da sam bio četiri godine u ratu bilo je puno slučajeva stradavanja i ranjavanja i svega ostalog.

Pored svih loših trenutaka imali možda neka anegdota koja je bila smiješna i šaljiva? Bili smo po dva dana na položaju a dva dana doma, jednom su mi namjestili, ja sam išao po ručak i prije šatora kada sam se vraćao napeli su mi žicu preko staze i ja sam zapeo za žicu i ostao ukopan jer sam mislio da sam naišao na poteznu minu, tu sam se prepao i nisam smio mrdnut čekajući kad će eksplozija dok nisam shvatio da je zafrkacija, a oni su se od tamo smijali i poslije toga zafrkacija.

Kakvi su Vaši odnosi s ljudima s kojima ste bili u ratu, jesu li se stvorile neke posebne veze sa suborcima?

Da, mi i dan danas kad se sretnemo rado sjednemo i popričamo i dođe ta tema, prisjećamo se raznih trenutaka pa se sjećamo „znaš ovo i ono kad je bilo“. Ostale su posebne veze s tim ljudima i uvijek ima za prepričavanje anegdota koje su se događale u teškim vremenima. Koliko god je bilo teško i strašno bilo je i trenutaka smijeha i opuštanja

jer dugo je to trajalo, preko četiri godine.

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 budi u Vama?

Mi smo bili na položaju kada je pao Vukovar i jako smo bili razočarani i ostali smo bez teksta, zanimljivi smo. Toliko nas je to revoltiralo i bilo nam je krivo, žao i mučno kad smo čuli tu vijest. Svaki poraz je težak a posebno takav i kada znamo šta se poslije toga dogodilo. To je za nas bio poseban šok, ali je izazvao još veći inat i dodatnu energiju da se svim silama odupremo i da se takvo što ne dogodi više nigdje.

Jeste li bili u Vukovaru poslije rata?

Da, bio sam dva puta. Išli smo organizirano i posjetili smo to mjesto stradavanje i to treba svatko vidjet, kakve su muke i patnje prošli ti ljudi tamo i da smo vrlo često nesretni i nezadovoljni sa svakakvim glupostima koje su ništa u usporedbi s tim događajima.

Pridaje li se u Lijepoj našoj dovoljno pažnje i brige ulozi i značaju onih koji su bili prvi kad je trebalo, tj. kako se gleda na hrvatske branitelje? Koliko ja vidim i koliko pratim preko televizije mislim da se i ne vodi dovoljno brige koliko bi trebalo. Neki su svoj status dobro iskoristili i dobili dosta toga što im i ne pripada odnosno što i nisu zaslužili, a



BROJ 108 siječanj 2021.

BROJ 108 siječanj 2021.

ima branitelja i dan danas koji su sirotinja, na minimalcu i koji su ostali invalidi prema kojima se malo daje pažnje u odnosu koliko bi trebalo i u odnosu kada vidimo kako neke druge države drže do svojih branitelja i domoljuba a posebno invalida. Jedan dio branitelja ostao je na žalost dosta zakinut jer nisu dovoljno informirani ili ih se nitko ne sjeti jer žive u svom nekom posebnom okruženju i pate a drugi, koji su probisvjeti, oni su se snašli na svim stranama i prošli su puno bolje od onih koji su puno više nastradali. Neki su dobili i vojne stanove koje su otkupili po povoljnim uvjetima i prodali ih a neki su još uvijek podstanari ili žive s roditeljima u starim, trošnim kućama. Ja sam se nadao da će dobiti stan kao branitelj ali nisam, nego sam dobio u najam mali stan od 30 kvadrata od grada Ogulina.

Nakon rata vratili ste se na željeznicu, reci mi je li bilo teško uključiti se nazad i živjeti običan život poslije vojske? Je li bilo teško prilagoditi se na okruženje i željeznicu obzirom da ste bili dosta dugo u vojsci?

Meni nije bilo teško odmah ići raditi, bio je mali preokret ali normalno sam nastavio radit.

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

Ja znam da mladi znaju ono što su čuli od roditelja ili djedova koji su bili u ratu. Oni

to nisu iskusili nego su čuli i vjeruju svojim očevima kako su im ispričali kako je bilo i šta su oni prošli. Mislim da mladi znaju toliko ali to su već rjeđi slučajevi jer sve je veći dio mlađih čiji roditelji nisu bili u ratu i nemaju priliku saznati te stvari. Poručio bih mlađima da je to povijest koju treba čuvati i ne daj Bože da oni to dožive.

Znamo da ste radili kao skretničar u Rijeci. Kako je bilo raditi na tom radnom mjestu i koliko ste bili zadovoljni?

Ja sam sa svojim poslom bio jako zadovoljan i svaki zadatak kojeg sam dobio ja sam ga napravio i nikad mi nije bilo ništa teško, niti sam ikada rekao šefu da nešto neću napraviti ili da mi je teško. Kada je bila prilika i vremena napraviti i nešto drugo što god je trebalo napraviti nevezano za skretnice, meni nije bio problem niti teško napraviti, bilo da je to vezano za uređenje okoliša, porezati i pokupiti granje, papire, pokositi travu i očistiti tuđe skretnice ili otkopati i očistiti zapuštane skretnice na industrijskim kolosijecima. Na lječničkom pregledu 27. rujna 2020. godine utvrđeno mi je da nemam potrebnu zdravstvenu sposobnost za željezničkog izvršnog radnika i od tada sam bio bez rasporeda. Dolazio sam svaki dan na kolodvor i javljaо se šefu kolodvora i obavljao neke sitne poslove, nosio službenu poštu i slično. To mi je bio najgori period radnog vijeka jer nisam navikao

doći na posao a ne raditi nešto konkretno i ne osjećati se korisno. To mi nije pojmljivo.

Kakva su Vam bila iskustva i odnosi s kolegama i nadređenima?

Za vrijeme dok sam radio u Rijeci promijenilo se dosta šefova. Bio sam zadovoljan cijelo vrijeme i nisam nikada imao problema s kolegama niti sa šefovima. Ne mogu reći da nešto nije valjalo ili da nije bilo uredu. Što god mi je naređeno ja sam to uradio ne vezano je li to moj posao ili nije i nikada u životu nisam rekao da neću.

Jeste li imali nekih neugodnih iskustava za vrijeme rad, dali su se dogodile nekakve nesreće ili izvanredni događaji koji bi ostali posebno u sjećanju?

U kolodvoru Rijeka je bilo dosta izvanrednih događaja, iskliznuća i svega ostalog, ali hvala Bogu u mojoj smjeni se nije dogodilo nikada ništa u čemu bi ja bio sudionik.

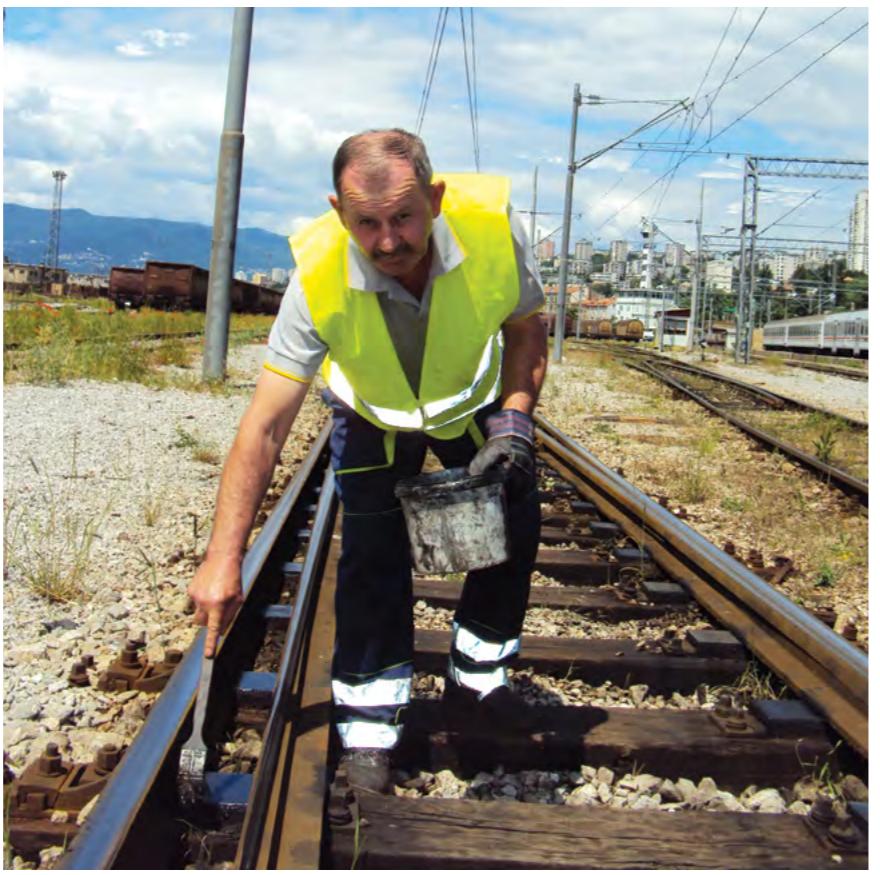
Obzirom da je 30. prosinca 2020. prestao Vaš radni odnos na željeznicu, kako se osjećate u ovom periodu išekivanja mirovine?

Ovo je odmor ali nije mi svejedno, dođe mi često pomisao da mi je sada ići na posao kao u ona ranija vremena, sad bih išao na blok 3. Ja sami išao na vlak u 4:30 i još nije prošlo jutro da se nisam probudio u jutro između 4 i 5 sati, ostalo je nešto kao briga i obaveza da moram ići. Kad sam išao na posao u dnevnu za Rijeku dizao sam se u 3 sata a vlak sam imao u 4:02 iz Ogulina i dolazio sam na večer u Ogulin oko 22:10 a u stan oko 22:30. U noćnu smjenu sam kretao oko 16 sati iz Ogulina a vraćao sam

se sutra oko 9:53 u Ogulin. Kada nije bilo dovoljno ljudi pa se trebalo ići u pojačanu smjenu iz dnevne u dnevnu, doma dođem u 23 sata, a u 3 se moram dići u drugu dnevnu smjenu ali nikada nisam odbio. Bilo je tako puno puta.

Imate li nekakav žal za nečim?

Želja mi je bila da dobijem stan kao branitelj ali nisam, pa sam pisao gradonačelniku Ogulina da nemam riješeno stambeno pitanje gdje sam naveo da sam bio branitelj cijeli rat, i onda su mi oni ponudili gradski stan od 30 kvadrata koji je bio u dosta lošem stanju, kojeg je trebalo kompletno renovirat i onda smo se dogovorili da mi je grad dao dio materijala a ja sam sve sam renovirao. Još je ostalo da se zamijeni krov na kojem su salonit ploče, obećali su mi da bi se postavio lim umjesto salonit ploča, pa vidjet ćemo kada će se to dogoditi.



Imate li nekakav hobi?

U slobodno vrijeme bavio sam se građevinom, adaptacijama i uređenjima. To volim i nije mi teško ali to će sada po malo smanjiti i raditi ču koliko budem mogao. Ne mogu sada od jednom prestati sve raditi, leči i ne raditi ništa, jer to mi nije u krvi. U životu nikada mi ništa nije bilo teško.

Kada sve to vidite iza sebe imali nešto što bi željeli promijeniti da bi nešto napravili drugačije?

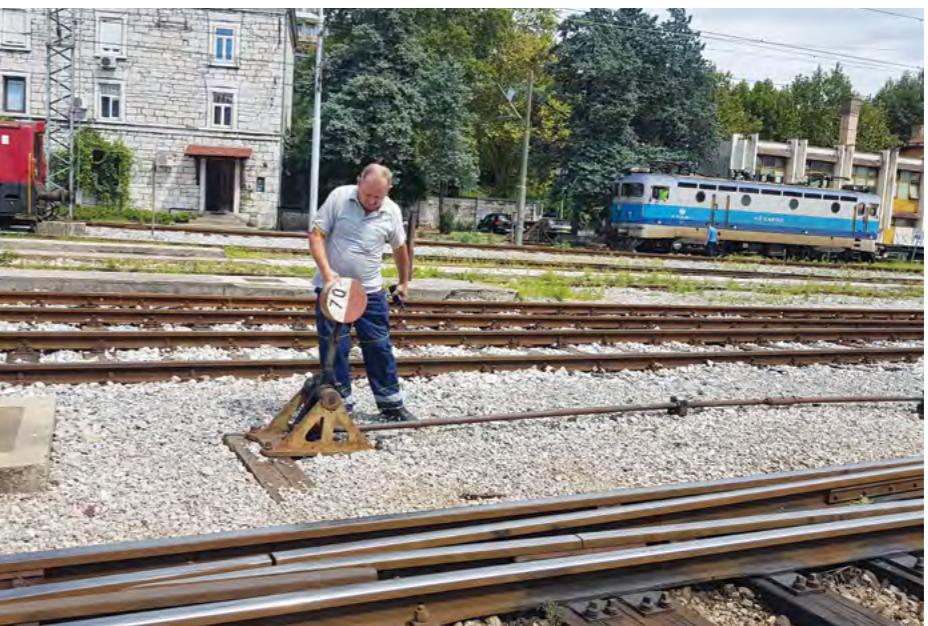
Nisam htio niti sam razmišljao da bi napustio željeznicu, jer iz Ogulina nas je puno putovalo i sada su ostali ljudi koji će putovati i dalje, ali to uđe u krv i čovjek se pomiri sa time i ne razmišlja koliko je teško. Bez razmišljanja sam se dizao i išao na posao. Znam da je teško svim tim ljudima koji putuju, posebno mladima koji doma imaju obaveza i poslova vezanih za poljoprivrednu. Sreća još da je raspored rada u turnusu na koji smo mi željezničari

navikli. Teško je svakome i jadan svaki čovjek koji mora putovati 100 km do Rijeke i pola dana pred noćnu i pola dana iz noćne ali ide. Opet mogu reći da je ova dionica Rijeka - Ogulin još najbolja u odnosu na one ljudе koji rade prema Lici koji moraju putovati svojim autima njima je još gore. Lakše je sjest u vlak i putovat na posao, može se malo drijemati i odmarati, nego sjest u svoj auto i vozit se po lošim cestama, po snijegu i ledu i imati veći trošak takvog putovanja. Kad se sjetim tih ljudi i sve promislim kažem da meni nije ni bilo tako teško u odnosu na druge kako je njima.

Imate li nekakvu poruku za kraj mlađima koji su ostali raditi na željeznicu?

Želim im sve dobro, bez incidenta i izvanrednih događaja, neka paze na sebe i druge ali i na promet na prvom mjestu. Da budu prisebni i svjesni šta rade, jer to su opasni poslovi na kojima se u sekundi može dogoditi sudar ili nezgoda i onda nema popravka, a vrijeme tako brzo leti dok trepneš već si u mirovini. Ja sam govorio ma gdje sam ja, imam tek 20 godina radnog staža, ima još puno do mirovine, neću ni razmišljati o tome, ali malo po malo vrijeme proleti i ne mogu vjerovati da sam dogurao do mirovine.

Branko, hvala Vam na ovom razgovoru i želim Vam dobro zdravlje da uživate u zasluženoj mirovini.





Ona je jezikoslovka, znanstvenica, filologinja i književnica. Kao predavač ili lektor Hrvatskog jezika radila je na nekoliko fakulteta i sveučilišta u Hrvatskoj i inozemstvu, a kao jezična savjetnica i recenzentica surađivala je (i još uvijek surađuje) s gotovo svim većim hrvatskim izdavačkim kućama. U različitim novinama i časopisima objavila je na stotine članaka, tekstova i kolumni koji su za cilj imali promociju pravilne uporabe hrvatskog standardnog jezika. Sudjelovala je u svim značajnijim lingvističkim projektima na hrvatskom govornom području, a njene jezične savjete godinama smo mogli čuti i u emisijama Hrvatskog radija i televizije. Autorica je više knjiga i znanstvenih radova kroz koje na jedan poseban i jedinstven način popularizira Hrvatski jezik i samim tim čuva nacionalni identitet svog naroda. Zahvaljujući svom pedagoškom i znanstvenom radu smatra se jednom od najvećih i najdosljednijih promicatelja Hrvatskog jezika i kulture u Hrvatskoj i u većem dijelu slavističkog svijeta. U toj svojoj borbi toliko je neumorna i ustrajna da trenutno u našem javnom životu zasigurno nema osobe koja poput nje, samom svojom pojmom ljudi asocira na Hrvatski jezik i sve vezano uz to područje. Dobitnica je „Godišnje državne nagrade za popularizaciju i promicanje znanosti“ koju dodjeljuje Hrvatski sabor, kao i književne nagrade „Kiklop“ za leksikografiju, a kojom je nagrađena za svoju knjigu „Reci mi to kratko i jasno – Hrvatski za normalne ljudi“. Pored svega navedenog, nama je posebno zanimljiva i iz razloga što kroz mnoge svoje tekstove, kolumnе i putopise, na jedan poseban način piše i progovara o željeznici i svojim iskustvima vezanima uz mnogobrojna putovanja vlakovima. Ona je Nives Opačić i naša je nova sugovornica u serijalu „POZNATA LICA I ŽELJEZNICA“. Unatoč nimalo naivnoj situaciji vezanoj uz sveprisutnu epidemiju, bez puno dvojbi odazvala se našem pozivu na razgovor. Bila je točno onakva na kakvu smo navikli slušajući ju na raznim medijima; izravna, precizna i izričajno savršena. A sam razgovor izgledao je otpriklike ovako...

NIVES OPAČIĆ
jezikoslovka, znanstvenica, filologinja i književnica

VOLIM GLEDATI KOLODVORE

RAZGOVARAO: Nebojša Gojković
FOTO: Nebojša Gojković

Poštovana gđo Opačić, 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 Vukovaru sada već davne 1944. godine, a cijeli svoj život živim u Zagrebu. Nakon završene osnovne i srednje škole, na Filozofskom fakultetu diplomirala sam Jugoslavenske jezike i književnosti te Komparativnu književnost, a kasnije kao dopunu studija i Češki jezik i književnost. Radila sam kao predavač kroatistike na Filozofskom fakultetu Sveučilišta u Zagrebu, te kao lektor hrvatskog jezika na Filozofskom fakultetu Karlova sveučilišta u Pragu i na Sveučilištu u Rimu. Od 2002. godine sam u mirovini. Osnivačica sam Društva hrvatskih lektora kojemu sam u dva mandata bila i predsjednica. Članica sam Hrvatskog filološkog društva, Matice hrvatske i Društva za promicanje orguljske glazbe „Franjo Dugan“. Udana sam i majka dvojice sinova.

Da krenemo onda od Vašeg djetinjstva. Iako ste rođeni u Vukovaru, djetinjstvo ste ipak proveli u drugom gradu...

Mojega djetinjstva u Vukovaru jednostavno nije bilo. Ondje sam samo rođena, no u tom gradu nisam ni prohodala ni progovorila. Čim je prvi poslijeratni vlak mogao poći iz Vukovara, baka i teta (s tatine strane) došle su po mene i odvezle me u Zagreb. Bilo je to u jesen 1945. godine, imala sam 9 mjeseci. Nakon toga prvi sam put zapravo vidjela Vukovar kad mi je bilo 12 godina. Došla sam s bakom (kako drukčije nego vlakom) tati u posjete, jer je tata kao veterinar još radio na pustari, a mama je kao liječnica (što je bila i u Vukovaru kad sam se ja rodila, stanovali smo u vukovarskoj staroj bolnici) dobila

mjesto u Zagrebu. Onomad su se radna mjesta dobivala državnim dekretom.

U uvodu ste već spomenuli da ste na Filozofskom fakultetu u Zagrebu diplomirali Jugoslavenske jezike i književnosti, a kao dopunu studija i Češki jezik i književnost. Otkuda ta ljubav prema riječima, odnosno jezicima?

Ne znam točno, no već sam u gimnaziji, premda sam išla u razred prirodnoga smjera, znala da će studirati na Filozofskom fakultetu. Jedina je razreda. Logično je bilo da su više išli na medicinu, stomatologiju, kemiju, matematiku i sl. Što mi se još u gimnaziji činilo, stvarno se i obistinilo. Diplomirala sam grupu Jugoslavenski jezici i književnosti (u to je išla i slovenska književnost, srpska i makedonska, naravno uz te jezike) i Komparativnu književnost. Potom sam nakon nekoliko godina diplomirala i Češki jezik s književnosti, kao dopunu osnovnoga studija. Magistrirala sam na lingvistici, s osobitim obzirom na hrvatski jezik.

U godinama koje su uslijedile postajete jedna od najdosljednijih promicatelja hrvatskog jezika i kulture. Brojčano mali narodi tijekom povijesti uvek su imali taj problem očuvanja jezika kao jednog od najvažnijih dijelova njihova identiteta. S kojim problemima se danas susreće hrvatski jezik i koje su to najveće opasnosti koje mu prijete?

Hrvatski jezik, kao uostalom i svi drugi jezici, najviše se sudara s engleskim jezikom, koji je postao neka „lingua franca“. Dobro je znati sve strane jezike, no nije ih dobro miješati. A miješaju ih najčešće oni koji ne znaju ni jedan jezik pošteno, pa često oponašaju ono što čuju, misleći da je to sada poželjno (da ne kažem „in“). O nepotrebnom uvozu svega i svačega napisala sam još 2006. i 2012. godine dvije knjige.

Prva se zove „Hrvatski u zagradama“, a druga „Hrvatski ni u zagradama“. Objek je objavila „Hrvatska sveučilišna naklada“ iz Zagreba. Najveća opasnost hrvatskom standardnom jeziku (naglašavam standardni) dolazi od nesavjesnih, neznalačkih i nemarnih izvornih govornika, koji više uopće ne razlikuju funkcionalne stilove, pa u svim (i službenim) situacijama sve više prevladava razgovorni jezik - a taj se ne mora učiti. Učenju baš i nismo skloni. Takvim smo neznanjem i nehajem zatrli sve one fine razlike između pojedinih funkcionalnih stilova i sve pretvorili samo u razgovorni, da ne kažem šatrovački.

Prema Vašim spoznajama, dobivaju li današnja djeca adekvatnu naobrazbu kada je hrvatski jezik u pitanju?

Danas je gotovo utopistički govoriti o naobrazbi. Školstvo se srozava (ne samo zbog korona virusa). Učenici, a i studenti, prolaze na ispitima općenito sa sve manje znanja, pa je i sadašnja preporuka prosvjetnih vlasti nastavnicima neka imaju obzira. To, drugim riječima, znači: puštaj sve! Pametnomu dosta.

Koliki je i kakav utjecaj medija kada je o promicanju književnog jezika riječ? Prošle godine na tu temu razgovarao sam s našom poznatom sportskom novinarkom Milkom Babović i bila je baš kritična prema izričaju kojim se koriste današnji televizijski spikeri i voditelji...

Mediji snažno utječu na svoje korisnike, no kad je posrijedi hrvatski standardni jezik, najprije bi oni koji u njima rade trebali sami sebe educirati u tom idiomu da bi mogli utjecati na druge. Međutim, danas u njima vladaju drugi kriteriji (mladost, izgled), znanje nije uopće važno. Nema više audicije za primanje na posao, nema provjere znanja hrvatskoga jezika prilikom zapošljavanja spikera, novinara,

voditelja, urednika, itd. Samo jednoga dana osvanu u nekoj redakciji nova lica - neznano odakle (ali obično uvijek znano preko koga). Nekoć je Televizija Zagreb bila prototip njegovana jezika, sada to već odavno nije. Naprotiv. Danas se u taj auditivni medij primaju i ljudi s govornim manama. Pogreške primjećuju i obični građani, ne nužno lingvistički potkovani. Svakodnevno me zaustavljaju na ulici riječima: „Recite im...“ Govorila sam im bezbroj puta, no uzalud. To se od njih odbija kao da bacate bob o zid.

Vašu borbu za jezik pretočili ste i u više stručnih knjiga od kojih su neke postale obvezno štivo za sve one koji pretendiraju da se bave tim područjem. Je li Vas u toj Vašoj borbi sustav adekvatno popratio, odnosno da li se moglo uraditi više na promociji i samoj primjeni književnog hrvatskog jezika u javnom životu?

Moje knjige mediji baš i nisu reklamirali. Prodaju se najviše usmenom predajom (pa i u više izdanja). Nekoć bi objavili barem neki osvrt na moje knjige, sada sve manje. I predzadnja knjiga („Osjenčane riječi“, Matica hrvatska, Zagreb, 2017.) i zadnja („Završne riječi“, ipak, Matica hrvatska, Zagreb, 2020.) medijski nisu bile popraćene. Kultura je spala na niske grane.

Već gotovo 3 desetljeća na „Danim hrvatskog jezika“ dodjeljuje se nagrada „Dr. Ivan Šreter“ za najbolju novu hrvatsku riječ. Kako Vi osobno gledate na ovu nagradu i znate li možda koliko je tih novih riječi tijekom vremena zaživjelo u praksi?

Neke od tih nagrađenih riječi dobre su i općeprihvaćene, kao npr. „udomitelj“. No ima i onih nerazumljivih koje ljudi baš i nisu prihvatali, kao npr. „suosnik“ (za koaksijalni kabel). Ljudi sve manje znaju i dosadašnje najobičnije riječi. Nisam sigurna da će tragati za novima.

Osim ljubavi prema jeziku, velika Vaša ljubav jesu i putovanja. I tu ste ljubav, poput one prve, pretočili u knjige, odnosno putopise. Što Vas na tim putovanjima posebno inspirira?

Na putovanjima nastojim zapamtiti svoj dojam o nekom mjestu i to onda pretočiti u putopis. Putopisi se, naime,



uvijek pišu naknadno - pa je za autora i to pisanje o viđenim i doživljenim mjestima još jedno obogaćenje. Volim putovati i po knjigama, tj. književnim djelima; uvijek me zanima ambijent u kojem se neke radnje događaju. Tako me, dok sam bila još vrlo mlađa, zanimala crkva „Notre Dame“ u Parizu zbog njezina zvonara. Kad sam je konačno ugledala, s njom se stopio i moj doživljaj dok sam čitala taj Zolin roman. Na putovanjima volim vidjeti i kazališta i koncertne dvorane. Tako sa npr. u milansku „Scalu“ odjurila na tamošnju galeriju za stajanje čim sam bacila putnu torbu u hotelsku sobu. Davao se Verdijev „Krabuljni ples“. Praksu stajanja u kazalištima dobro sam ispeklia u zagrebačkom „Hrvatskom narodnom kazalištu“, dok je ondje dačka galerija još postojala. Nakon obnove (trajala je tri godine, a prvotna izgradnja samo godinu dana) toga meni tako dragog mjestu više nije bilo.

Kad smo već spomenuli putovanja, tu se nekako prirodno nadovezuje i naša osnovna tema, odnosno željeznica. U svim Vašim knjigama, tekstovima i kolumnama u kojima spominjete željeznicu, činite to na jedan posebno topal i nostalgičan način. Otkad seže ta Vaša ljubav prema takvom načinu putovanja? Željeznicom sam dugo putovala kao jedinim prijevoznim sredstvom. Moj je tata svoj prvi auto kupio kad sam bila već na studiju, a avionom sam se prvi put vozila kao već udana gospoda. Inače, psi su bili krasni. Rasni vučjaci.

Vlakom sam išla i u medulinsku dječju koloniju, a putovanje noćnim vlakom prema Splitu (na ljetovanja bračkoj rodbini) opisala sam u putopisu „Vlakom prema jugu“.

U gimnaziskim danima često ste na željezniči imali i neke ne baš tako bezazlene aktivnosti...

Nekoć je rampa u Harambašićevoj ulici (kao, uostalom, i ona u Heinzelovoj ulici dok nisu digli prugu) bila više spuštena nego dignuta. U Harambašićevoj, odnosno na početku Borongajske ceste, vlakovi su dugo „foršibali“ razmjještajući vagone, pa slobodan prijelaz nikako nisi mogao dočekati. Mi školarci i školarke (ravnopravnost spolova!) hvatali bismo vrijeme dok su neki vagoni mirovali i tako prelazili na drugi kraj ulice. Bolje je da roditelji nikad ne saznaju za takve ludosti svoje djece. Mame se i retrogradno znaju zabrinuti. Znam to iz vlastita iskustva.

Nekoliko godina kasnije imali ste priliku putovati vlakom u tada podijeljeni Berlin. Nekako mi se tu najzanimljivijom učinila kontrola vlaka koju ste doživjeli pri prelasku granice...

Zanimljiv mi je bio i sam taj prolazak vlakom kroz bivšu Istočnu Njemačku (1967. godine) do Zapadnog Berlina (kao dijela Zapadne Njemačke). Nigdje me drugdje na graničnom prijelazu (vlak u Istočnoj Njemačkoj nije nigdje stajao) nisu onjuškivali psi kao na tom srazu tadašnje raspolućene Njemačke. Inače, psi su bili krasni. Rasni vučjaci.

Ponekad i kad ne putujete niti nekog dočekujete, znate otici na Glavni kolodvor i tamo provesti neko vrijeme. Što je to što Vas tamо privlači? Volim gledati kolodvore, vlakove i ljudе kako dolaze i odlaze. Sastanci i rastanci, žurba, tuga, suze, ravnodušnost, briga, neizvjesnost, strah i radost, odlasci i dolasci vlakova u gradove i iz gradova u kojima nikad nisam bila niti ču, po svoj prilici, biti - sve je to lijepo gledati u ulozi promatrača. I takvi su prizori nerijetko dijelovi još nenapisanih putopisa.

Prilikom Vaših mnogobrojnih putovanja po Europi imali ste priliku voziti se nekim od najmodernejih željeznic današnjice. Iz perspektive običnog putnika, što se dobilo, a što izgubilo procesom njihove modernizacije?

Moderni su vlakovi brzi. I čisti. Svakako čistiji od onih koje je vukla lokomotiva na ugljen. Na kraćim prugama nema više kupea, pa nema ni one komunikacije s putnicima preko puta, koje vam je možda katkada išla i na živce, no još je bila dokaz da ljudi jedni s drugima razgovaraju. U vlaku se uvijek jelo, i to čim bi vlak krenuo, pa su i čašćenja suputnika bila pravilo. Sada se putuje uglavnom brže, nitko ne vuče sa sobom pohane piliće, svatko je na nekom svojem uređaju, a sjećam se dok sam se 1972. godine vozila vlakom po Rumunjskoj - školska djeca putovala su sa svojim nastavnicima i natjecala se tko će nam iz svoga kofera (zajedno je bila i odjeća i hrana) dati što bolji zalogaj od svoje popudbine. Bilo je to ganutljivo, u nuđenju nisu zaostajali ni učitelji ni učenici. Nisam znala njihov jezik ni oni moj, bila je to neka ljubazna pantomima u krcatom vlaku (vlakovi su dugo bili krcati, nekoć su nas djecu uguravali u vlak kroz prozore). Tako su i u tom rumunjskom vlaku svi hodnici bili zakrčeni putnicima, no ne samo njima. Sjedili su na svojoj gvalastoj prtljazi, a u prostoru ispred zahoda vozile su se čak i koze. Žive, dakako. Danas se to možda čini nezamislivim, no drago mi je što sam takve prizore još osjetila iz prve ruke.

Na kraju jednog svog teksta naslovljenog „Kolodvori, postaje,

stanice“ iznijeli ste svoje ne baš optimistično proročanstvo o nestajanju naših željezničkih pruga. Napisali ste tada: „One će jedna po jedna kao nerentabilne nestajati, pa neće trebati ni kolodvora ni postaja. Željeznicu će, matoševski, progušiti već daljina.“ Je li takvo Vaše razmišljanje i danas aktualno?

Hće li željezница - uz toliko osobnih automobila, autobusa, aviona - otici u staro željezo? Na to mogu gledati u ulozi promatrača. I takvi su prizori nerijetko dijelovi još nenapisanih putopisa.

Poštovana gdo Opačić, 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, puno novih putovanja, i naravno, da se ne ostvari ono Vaše proročanstvo o željeznicama!

Na kraju, što ljepe poželjeti svim željezničarima nego da kad im otpravnik vlakova dade znak za polazak, sretno dovezu svoje putnike na njihova odredišta. Rudarski je pozdrav Sretno! Mogao bi biti i željezničarski.





ŽIV BIO I VELIK PORASTAO!

PJE: Nebojša Gojković
FOTO: Nebojša Gojković

Krajem mjeseca studenog i početkom prosinca, na području Regionalne jedinice prometa Istok provedena je humanitarna akcija čiji je cilj bio prikupljanje pomoći za našu kolegicu Ivanu Erdec, prometnicu vlakova u kolodvoru Cabuna. Razlog pokretanja akcije bila je iznimno teška finansijska situacija u kojoj su se Ivana i njena obitelj našli, a izazvana teškom bolešću njenog 15-ogodišnjeg sina Filipa. Naime, njemu je nakon godinu i po dana bezuspješnog liječenja od bolesti za koju se ispostavilo da nije ni imao, prošlog ljeta dijagnosticiran karcinom limfnih čvorova u već poodmakloj fazi (3. stupanj od 4 mogućih). Sve ono što je nakon toga uslijedilo, a odnosi se na bezbrojne kontrole, pregledе, kao i stalne odlaske u Zagreb na kemoterapije, samo je još dodatno pogoršalo ionako

već lošu finansijsku situaciju u kojoj se obitelj nalazila. Ne samo da su bili potrošili sve one zalihe koje većina obitelji čuva za neke „crne“ dane, već su potrošili i ono što nisu imali, odnosno zadužili se. Ovdje treba istaknuti da Ivana pored Filipa ima još dvoje mlađe djece, kao i činjenicu da i njen suprug boluje od apneje, relativno rijetke bolesti koja za posljedicu ima učestalo prekidanje disanja tijekom spavanja. Sve to skupa bilo je više nego dovoljan povod Ivaninim kolegama da pokrenu već spomenuto prikupljanje pomoći. O samoj akciji kolege i kolege u Regiji Istok obaviješteni su putem oglasnih ploča, a u dogovoru s gđom Slavicom Meglobom, voditeljicom Odjela za plaće, kao i onim divnim djevojkama iz Grupe za pripremu obračuna plaća u Vinkovcima kojima ovim putem upućujemo veliku zahvalu, svi oni imali su mogućnost da na za to predviđenom obrascu navedu svotu kojom žele pomoći, da bi im onda ista bila ustegnuta na plaći za mjesec studeni. Na takav način prikupljeno je 18800,00 kuna, čime je još jednom potvrđeno kako željezničarska, a samim tim i ljudska humanost i solidarnost ne priznaju krizu, ni onu duhovnu, ni onu materijalnu. Osim na ovaj način, svatko tko je želio, mogao je sredstva za pomoći uplatiti i izravno na Ivanin žiro račun. Dan poslije otpočinjanja akcije prikupljanja pomoći, obavijest o tome objavljena je i na facebook stranici SINDIKATA PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE „Lavinu“ koja je tom objavom pokrenuta nitko nije mogao predvidjeti. U neka 24 sata koliko je sama objava stajala na našoj stranici, ista je imala



oko 300 dijeljenja i oko 29 000 pregleda. Osim toga, izazvala je bezbroj različitih reakcija, od toga da su ljudi odmah po njenoj objavi počeli uplaćivati pomoć pa do toga da su Ivanu i njenog supruga istog dana kontaktirali brojni pojedinci, organizacije i udruge, kao i institucije poput općine i županije, stavljajući im na raspolaganje neke od svojih resursa i nudeći im razne vrste i načine pomoći. Na Ivaninu zamolbu objavu smo nakon 24 sata uklonili s naše stranice, međutim, pomoć je i dalje nastavila pristizati. Na taj način prikupljeno je 16500,00 kuna. Iako Filipovo liječenje ni izdaleka nije gotovo i ne zna se kako će se sve to skupa dalje razvijati, skromna kakva je i inače u životu, kolegica Ivana smatrala je da su prikupljeni iznosi puno veći od onog što im je bilo potrebno, i u strahu da, kako ona kaže, netko ne bi pomislio kako je iskoristila sinovu bolest za stjecanje vlastite materijalne dobiti, ona je zajedno sa suprugom odmah odlučila dio prikupljenih sredstava donirati



odjelu onkologije bolnice „Rebro“ u kojoj se Filip liječi. Po savjetu odgovornih s tog odjela, kupili su ono što im je u tom trenutku najviše nedostajalo, a riječ je o profesionalnom čistaču podova (cijena 13133,00 kuna), te manžetama za tlakomjere (cijena 2720,64 kuna). Osim toga, prilikom primopredaje ove donacije, svu djecu smještenu na tom odjelu obradovali su slatkisima u vrijednosti 800,00 kuna. Poslije svega, Ivana je izrazila želju da se putem lista „NA PERONU“ zahvali svim našim kolegicama i kolegama, a prije svega svim dobrim ljudima koji su njoj i njenoj obitelji pomogli u ovim, po svemu najtežim trenucima u njihovu životu. Njenu zahvalu prenosimo Vam u cijelosti: „Drage kolegice i kolege, prijatelji, poznanici, i svi naši znani i neznani dobrotvori! Hvala Vam beskrajno, ne znam što bih Vam rekla i na koji način Vam se zahvalila. U ovim teškim trenucima u kojima se nalazi moja obitelj dali ste mi krila, vjeru i spoznaju da postoje

ljudi koji nam drže leđa. Htjela bih se zahvaliti svima pojedinačno, ali to je nemoguće; ima vas stvarno puno i ne želim nekoga izostaviti. Život je pred nas stavio jedan put s kojim se nosimo, ali vi ste nam ga olakšali i zato vam veliko HVALA . Sretan Božić i Nova Godina, puno zdravlja i Božjeg blagoslova želi Vam obitelj Erdec.“

Što reći na samom kraju? Često nas puta tempo života i izazovi koje pred nas svakodnevno stavlja, kao i beskonačna utrka za stvarima koje nam u konačnici ništa ne znače, tjeraju da zaboravljamo na onu najveću vrijednost u životu svakog čovjeka i ono jedino što će stvarno ostati poslije svih nas, kao živi spomenik i podsjećanje da smo nekad bili ovdje, a to su djeca. Za svakog roditelja nema veće radosti od djece i u isto vrijeme nema veće brige, pogotovo kada je dijete bolesno. Prije nekoliko godina jedan naš kolega bio je u sličnoj situaciji kao danas Ivana. Riječ je o Darku Milkoviću, čija se kći Magdalena tada jednakao kao Filip sada, borila s teškom zločudnom bolesti, a prognoze o ozdravljenju nisu bile nimalo optimistične. Pišući u to vrijeme jedan tekst kojim smo isto tako pozivali sve dobre ljudi da pomognu Darku i njegovoj obitelji, napisao sam i onu posljednju rečenicu, a koja se kasnije pokazala proročkom, jer se godinu dana kasnije upravo tako i dogodilo. Ovaj put će ju ponoviti, s tim što će samo promijeniti ime djeteta; NADAMO SE DA ĆE SLIJEDEĆA NAŠA PRIČA O OVOJ OBITELJI BITI ONA O FILIPOVU OZDRAVLJENJU. Onda je „upalilo“, a nema nikakve sumnje da će i ovaj put „upaliti“. Živ bio i velik porastao!



AUTO-DREZINA ZA PREGLED UZANIH PRUGA NA STANICI U DUBROVNIK
foto: W. Frithum, avgust 1967. godine

ŽELJEZNIČKA PRUGA METKOVIĆ - PLOČE

PISÉ: Vjekoslav Suton
FOTO: W. Frithum

Kako je bilo u teretnom prometu? Teretni promet se brzo povećavao. U početku po otvorenju pruge Luka ploče je imala svoji jednu manevarku serije 731. Željezница je u Pločama na manevri imala parnu lokomotivu serije 20. Ubrzo željeznička preuzima manevarski rad u luci. Manevarske lokomotive na pruzi Sarajevo - Ploče su imale stanice: Mostar teretna, Čapljina, Metković i Ploče. U Mostaru je bila manevarka parna lokomotiva serije 20. Čapljinu i Metković je posluživala jedna parna lokomotiva serije 12X (ne sjećam se točno serije). Ono što je kod nje bilo interesantno je da nije imala zračnu kočnicu nego samo lokomotivsku. U Metković je išla po potrebi (nekad su tamo stizale lubenice brodom iz Albanije i dalje se pretovarale u vagone). Jedno vrijeme negdje krajem šezdesetih je bila na manevri par mjeseci parna lokomotiva iz Prijedora serije 22. Namirivanje parnih lokomotiva iz Ploče i Metkovića je bilo

u Čapljinu dok je lokomotiva u Mostar teretnoj imala mogućnost namirivanja u samom kolodvoru. Što je još bilo interesantno sa tim parnim lokomotivama? Zimi su u sezoni grijanja znale uskakati na lokalne vlakove samo na relaciji Mostar - Ploče. Na samom kraju šezdesetih godina počinje isporuka manevarskih lokomotiva serije 733 iz tvornice ĐĐ u Slavonskom Brodu. Tada počinje povlačenje parnih lokomotiva. Kako se teretni promet i više nego ubrzano povećao tako su Ploče imale tri lokomotive na manevri permanentno i jednu po potrebi. Ova lokomotiva po potrebi bi se aktivirala kad bi prispio brod s naftom za rafineriju Bosanski Brod. U 24 sata se znalo iz Ploče otpremiti sedam vlakova od 1500 t za Bosanski Brod. Što je još interesantno za Ploče? Bila je to uz luku Bršica u Istri jedina za istovar žive stoke. Puno je toga dolazilo iz Mađarske. Postojali su torovi gdje

VEČERA ZA PET

u skretanje by nenad katanich

FOTO: Nebojša Gojković



**ČINIO MU
SE DA BI TI
RAZGOVORI
POČINJALI
KAO KOD
ISLJEDNIKA
U KRIM-
SERIJAMA.
PRVO TE
PONUDE
KAVOM,
CIGAROM,
PIĆEM A ONDA
TI PRIFITILJE
PLJUSKU.**

Šef kolodvora upalio je cigaretu. Petu. U uredu. Znao je da bi trebao prestati, ali to mu je jedino zadovoljstvo koje mu je preostalo. Zadnja linija obrane. A kao šef, može se provući da zapali koju u uredu. Da ne vidi Ivez.

Sol na ranu mu je utrljavao i Walter. Stalno mu nabija na os zašto je „gurao“ Iveka kako mladog i perspektivnog kadra „gore“, a sam se nije htio boriti. Kad vidi da mu je dojadio, onda krene s pričom kako je šef kolodvora prije bio „Bog i batina“, a danas nitko i ništa. Kao da i sam to ne zna. Kao da si i sam ne predbacuje zbog toga i pali cigaretu za cigaretom. Iako je mirovina blizu, supruga mu kaže da tim pušačkim tempom je neće doživjeti. Walter ju svesrdno podupire. Ne zbog toga da mu napakosti, već dapače obrnuto. Visok, a ispijen i mršav, odavao je izgled pothranjene osobe. Sve ga više obuzima osjećaj da želi da se sve što prije svrši, da dođe ta mirovina koja je tako blizu, da ima mira. A mira nema. Ne prođe niti jedno jutro da ne dođe na posao i da ga ne dočekaju rezignirani prometnici pa onda i ostali. Šefe kako ovo, šefe zašto ono... Nikola uvijek ima pitanja, tako da i mirnog skretničara Bartola motivira da počne propitkivati koješta. Osjeća da će mu glava puknuti. I primopredaje osoblja i nadzor mu već stvara grč u želudcu. Naročito mu je

teško kada treba popuniti raspored rada a osoblja kronično nedostaje. Misli mu se brkaju po glavi pa već uz upaljenu cigaretu, pali novu. I Walter mu se smiluje i više ga ne podbada, a šef ga samo prihvati za rame i kaže: „Blago tebi, imaš beneficije u izvršnoj službi pa si u mirovini...“ A danas ga očekuje „brifing“ kod Iveka. Jednostavno tog pretilog hedonistu više ne prepoznaće - od onog sramežljivog pripravnika koji je onomad došao na željeznicu. Samo je stresao glavom, kao da u tom trenutno oko nje zuju roj pčela. Izvadio mali češljic iz unutarnjeg džepa na uniformi, popravio začešljiju kosu i pažljivo stavio šapku na glavu. Bez obzira na sve, ta ipak je on šef kolodvora i to starog kova. Pred mirovinu, ako je doživi.

Ivek kao da je doživljavao neko posebno zadovoljstvo u trenutcima kada bi stari željoš došao u njegov ured, salutirao i skinuo šapku a Ivez bi imao naslonjene ruke na svom ogromnom stomaku i vrtio prste. Kraj njega bi sjedio sindikalac Jamezdin i jedan od volontera druga Budzovana.

Činilo mu se da bi ti razgovori počinjali kao kod islјednika u krim-serijama. Prvo te ponude kavom, cigarom, pićem a onda ti prifitilje pljusku.

Uglavnom, radi svog duševnog mira, nastoji

gledati na te „brifinge“ kao na nešto što se događa nekom drugom. Zuji mu samo u glavi ono, ako ti ne možeš imati tko može, pri tom spominjući stručnu spremu pomoćnika šefa kolodvora Donata. Jamezdin bi samo nemoćno slegnuo ramenima, a volonter značajno kimnu glavom u znak odobravanja. U tim trenutcima i prigovaranje prometnice Irene se nije činilo strašnim. Iako izbjegava uopće proći kroz prometni ured kada ona i Nikola rade, da se ne bi sekirao. A što je najgore, logikom starog iskusnog željoš znao je da su u pravu, ali jednostavno nije mogao ništa. Samo bi nemoćno uzdisai, palio cigaretu i onako suh i ispijen, pognuo se od pritiska. Ireni i Nikoli je na trenutke žao, ali, ipak je on šef, to mu je u opisu posla da ih trpi.

Covjek se cijeli život trudi raditi najbolje što može, svi te hvale, a onda, iza leđa... To ga je podsjetilo na omiljenu kulinarsku seriju njegove supruge. Skuhaš jako dobro, svi se najedu od tvog truda, a onda nasamo ocijene i komentari - katastrofa!

Blago Walteru, samo da ta mirovina dođe što prije - misli šef i stavlja šapku na glavu i odlazi iz Ivezovog ureda s osjećajem gušenja u grudima. Samo da ga još i infarkt ne opali...



S.Z.H.



INICIJATIVA ZA POMOĆ RADNICIMA HŽ INFRASTRUKTURE D.O.O. STRADALIMA U POTRESIMA

ODREĐENI IZNOS

OBUSTAVOM

NA SVOJOJ PLAĆI

NAMIJENITE U KORIST

STRADALOGA

