

VIJESTI SINDIKATA PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE

NA PERONU

VELJAČA 2021.



IVAN SALOPEK - HIHI

SAD JE SVE DRUGAČIJE

GORAN GUSLOV

ČEKAM POVRTAK U NORMALU

IZNIMNO NEZAPOSJEDNUT

TUMAČENJE MMPI

POZNATA LICA I ŽELJEZNICA

ŽARKO RADIĆ



FOTO: Josip Tirić



FOTO: Nebojša Gojković



FOTO: Andrija Vranešić

SIGURNOST NA ŽELJEZNICI

U rujnu 2020. UIC (Međunarodna željeznička unija) je objavila izvješće o sigurnosti u željezničkom prometu u kojem se konstatiра kako je u pogledu sigurnosti željeznica 2019. godina najbolja ikad do sada! Jednako tako istaknuli su kako je razina sigurnosti željezničkog sustava EU jedna je od najviših u svijetu:

„Zahvaljujući svim naporima koje ulažu željeznička poduzeća, vidimo manje ozbiljnih nesreća, manje smrtnih slučajeva i bolji sigurnosni indeks UIC.

Na žcp-ima zamjećujemo 21 % manje smrtnih slučajeva te smanjenje broja smrtnih slučajeva pojedinaca koje je udario vlak za 12 %. Te brojke predstavljaju značajna smanjenja!“

Osvrnuli su se i na trenutnu svjetsku

epidemiološku krizu koja utječe na smanjenju ekonomsku i željezničku aktivnost diljem Europe koja otvara mogućnost za učiniti željeznički sustav boljim i djelotvornijim nakon izolacije zbog pandemije.

Kako je HŽI uključena u tu EU željezničku priču?

U sigurnosnom smislu dobro je istaknuti HŽI Projekt osiguranja i modernizacije 95 željezničko-cestovnih prijelaza. Projekt je prijavljen na financiranje iz Operativnog programa Konkurentnost i kohezija 2014. - 2020. Odluka o financiranju projekta donesena 30. 11. 2020. godine te se očekuje pokretanje postupka nabave.

Sigurnost u željezničkom prometu dodirnica je svih nas vezanih za željeznicu. I sindikata.

Raduju ovakve najave.

IMPRESUM

Glavni urednik
Anto Iličić

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

Naslovnica:
Goran Guslov,
prometnik vlakova
u kol. Koprivnica

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



TUMAČENJE IZNIMNOSTI U ŽELJEZNIČKOM PROMETU

PIŠE: SPVH
FOTO: Nebojša Gojković

15. siječnja 2021., nakon nekoliko uobičajeno neuspješnih razgovora s upravom Prometnog sektora, obratili smo se MMPI tražeći tumačenje pojma „iznimno nezaposjednut“:

Poštovani,
u HŽ Infrastrukturi d.o.o. duže vrijeme postoji dilema oko primjene Pravilnika o načinu i uvjetima za sigurno odvijanje i upravljanje željezničkim prometom - RH 2. Poslodavac tumači i provodi na sebi prilagođen način, dok smo mi mišljenja da to čini suprotno važećim propisima.

Naime, u čl. 5., stavak 2. toga Pravilnika određeno je:

Ostali pojmovi koji se koriste u ovom Pravilniku imaju značenja utvrđena zakonom kojim se uređuje sigurnost i interoperabilnost željezničkog sustava,

zakonom kojim se uređuje željezница ili se objašnjavaju kod njihovog prvog spominjanja u ovom Pravilniku.

Na taj način propušteno je definiranje što je „iznimno nezaposjednut kolodvor“ i „iznimno nezaposjednut ŽCP“, kao i određenje koliko vremenski može trajati ta iznimna situacija.

Tako je, u čl. 100 Pravilnika RH-2 propisano:

(2) Pisanim nalogom ili sredstvima dokaznog sporazumijevanja obavezno se obavještava i izdaju zapovijedi strojovođi: j) o neispravnom uređaju za osiguranje ŽCP-a, o iznimno nezaposjednutom ŽCP-u i u slučaju kada se ne može dati prednajava odnosno kada prednajava nije potvrđena; u svim tim slučajevima strojovođa se obavještava da je odnosni ŽCP neosiguran

u) o prometu vlakova preko kolodvora koji su iznimno nezaposjednuti

Naša pitanja su:

1. Što RH-2 podrazumijeva pod „iznimno nezaposjednut kolodvor“? Što RH-2 podrazumijeva pod „iznimno nezaposjednut ŽCP“?
2. Obuhvaća li taj pojam „iznimno“ isključivo neplanirane, nepredviđene slučajeviće kao što su viša sila, nešto što nije moguće planirati?
3. Obuhvaća li „iznimna nezaposjednutost“ organizacijski planiranu nezaposjednutost (privremenu ili drugačiju planiranu)
4. Koji vremenski period podrazumijeva „iznimna nezaposjednutost“?



REPUBLIKA HRVATSKA
Ministarstvo mora, prometa
i infrastrukture

KLASA: 011-02/21-04/4
URBROJ: 530-08-2-1-21-2
Zagreb, 25. siječnja 2021. godine



SINDIKAT PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE
Trnjanska 11 F, 10 000, Zagreb

PREDMET: Tumačenje pojma „iznimno nezaposjednut kolodvor“ i „iznimno nezaposjednut ŽCP“
- tumačenje, daje se -

Poštovani,

Vašim dopisom broj: M/20-1/2021, od 15. siječnja 2021. godine zatražili ste od Ministarstva tumačenje vezano za pojmove „Iznimno nezaposjednut kolodvor“ i pojam „Iznimno nezaposjednut ŽCP“.

Pravilnikom o načinu i uvjetima za sigurno odvijanje i upravljanje željezničkim prometom („Narodne novine“ broj 107/2016), člankom 100., stavkom 2. propisano je da se pisanim nalogom ili sredstvima dokaznog sporazumijevanja obavezno obavještava i izdaju zapovijedi strojovođi i to:

- j) o neispravnom uređaju za osiguranje ŽCP-a, o iznimno nezaposjednutom ŽCP-u i u slučaju kada se ne može dati prednajava odnosno kada prednajava nije potvrđena; u svim tim slučajevima strojovođa se obavještava da je odnosni ŽCP neosiguran i
- u) o prometu vlakova preko kolodvora koji su iznimno nezaposjednuti

Pojam „iznimna nezaposjednutost kolodvora“ i „iznimna nezaposjednutost ŽCP-a“ se odnosi na isključivo nepredviđene, neplanirane slučajeviće kao što je viša sila i nešto što nije moguće planirati, a nikako ne podrazumijeva organizacijsku planiranu nezaposjednutost.

Vremenski period „iznimne nezaposjednutosti“ potrebno je da bude što je moguće kraći, a ovisan je o samom uzroku. Upravitelj infrastrukture treba nastojati da nedostatke ukloni u što je moguće kraćem vremenskom roku i da se uspostavi normalno odvijanje prometa, a što je moguće propisati internim aktom i to kao sastavni dio sustava upravljanja sigurnošću.

S poštovanjem,





NAKON SJEDNICE NO HŽI

PISÉ: Anto Ilićić
FOTO: Nebojša Gojković

Ova sjednica NO HŽI održana je 28. siječnja 2021. Glavna točka dnevnog reda bila je usvajanje Poslovnog plana za 2021. godinu. Taj dokument temelj je cijekupnog poslovanja u godini koju smo tek započeli.

Iskoristio sam priliku iznijeti prijedlog da se NO obrati Skupštini i Vladi RH, odnosno ministru finacija s upozorenjem kako je limit iz Zakona o željeznicama iz čl. 18., stavak 4 postavljen tako da se može reći kako je RH odustala od ciklusa kapitalnih remonta. Zbog toga padaju brzine i obim prijevoza.

Moja procjena je kako RH ne uplaćuje ni 10 lipa iz svake litre goriva i taj limit donosi neodržavanje ŽI. Posljedica je gotovo katastrofalno stanje magistralnih pruga na kojima su potpuno izostaju kapitalna investicijska održavanja tako da se umjesto 150 km kapitalnog remonta godišnje uradi jedva 10-ak kilometara. Pruge nadočigled propadaju...

NO donio je zaključak u kojem ističe: Iznosi koji su HŽ INFRASTRUKTURI d.o.o. kao jedinom upravitelju željezničke

infrastrukture bili dosada osigurani nisu bili dovoljni za redovno i investicijsko održavanje željezničke infrastrukture. Stanje željezničke infrastrukture na magistralnim prugama gotovo je katastrofalno, s dozvoljenim brzinama kretanja vlakova od 20 - 60 km/h te omogućava zadržavanje tek najupornijih korisnika.

Koristimo priliku istaknuti kako planirani iznosi u 2021. godinu u svoti od 407,00, 2022. godino u svoti od 473,00, 2023. 2024. i 2025. u svoti od 482,00 milijuna kuna nisu dovoljni za redovno i investicijsko održavanje željezničke infrastrukture.

Slijedom navedenog molimo vas da ovisno o mogućnostima predvidite veće iznose predmetnih sredstava.

Jednako tako, iskoristio sam priliku upozoriti kako radnici HŽI nisu dobili povećanje plaće 14 godina i to je jedinstven slučaj u Hrvatskoj. Svi drugi su dobivali i dobivaju. Kriza traje i drugima, ne samo radnicima HŽI, pa opet dobiju. I radnici HŽ Infra moraju dobiti zasluženo povećanje plaće.

Od ostalih tema o kojima se razgovaralo vrijedi taksativno navesti slijedeće:

- prezentiran nam je dug HŽ Carga i način

Upozorio sam i na problema zaštitnih cipela kao i ostalih problema vezanih na službenu odjeću i obuću odnosno radnu odjeću, obuću i osobna zaštitna sredstva tražeći da se i pri rješavanju ovog problema postupi na način kao što je riješen problem ergonomskih stolica za radnike, tj. da se uključi predsjednika uprave u cijeli postupak sve do isporuke artikala kako bi uklonio „kočnice“.

U dijelu poslovnog plana koji obrađuje temu projekata u pripremi predložio sam NO da preporuči uključenje HŽI u stvaranje uvjeta za prijevoz plina željeznicom iz LNG terminala na Krku.

Jednako tako, upozorio sam i na izostanak projekta elektrifikacije pruge Oštarije - Knin - Split. Obrazloženo mi je kako naše Ministarstvo radi tri studije u okviru tehničke pomoći od kojih je jedna studija upravo elektrifikacija spomenute pruge, a ostale dvije su za Čvor Zagreb.

Od ostalih tema o kojima se razgovaralo vrijedi taksativno navesti slijedeće:

- prezentiran nam je dug HŽ Carga i način

- njegovog rješavanja,
- • sposobljavanje potrebnog broja manevrista za održavanje usluga prema Izvješću o mreži,
- problem uključenja gradnje novih zgrada za potrebe Prometnog sektora u okviru novih projekata,
- popis svih žcp-a koje se planira modernizirati,
- osporen je opis zastarjelog i neučinkovit model redovitog poučavanja izvršnih radnika,
- zatražiti tumačenje zakonitosti održivanja pripravnosti u vrijeme dnevnog i tjednog odmora radnika,
- opravdanost nabave novih autobusa i zapošljavanje vozača umjesto iznajmljivanja istih,
- u okviru Projekta Poboljšanje željezničke i nfrastrukture - uspostava sustava praćenja za sigurnost, osiguranje i tehničke kontrole predložena 10. lokacija opreme za nadzor željezničkih vozila na pruzi Oštarije - Split.

- u l j u č e n j e predstavnika radnika u pripremu izmjene identiteta društva i odabir rješenja.

 **HŽ INFRASTRUKTURA**
10000 Zagreb, Mihanovićeva 12

NADZORNI ODBOR

tel: 01/378 3370
e-mail: Renata.Flinta@hzinfra.hr
naš broj i znak: NO-2/21
datum: 4. veljače 2021.

HŽ INFRASTRUKTURA d.o.o.
SKUPŠTINA
Ministar mora, prometa i infrastrukture
Oleg Butković, dipl. ing.

MINISTARSTVO FINANCIJA
Ministar
dr.sc. Zdravko Marić

Predmet: Inicijativa za povećanje iznosa limita trošarina sukladno čl. 18. Zakona o željeznicama

Poštovani,

Nadzorni odbor društva HŽ INFRASTRUKTURA d.o.o. raspravlja je na 2. sjednici održanoj 28. siječnja 2021. godine o Planovima poslovanja za 2021. i 2021.-2025. godinu, te je Odlukama broj: NO-2-1/21 i NO-2-2/21 dao suglasnost na iste.

Sukladno odredbama članka 18. Zakona o željeznicama (Narodne novine br.32/19) jedan od izvora financiranja željezničke infrastrukture su i sredstva ostvarena naknadom po litri naplaćene trošarine, te je određen način na koji se osiguravaju sredstva za tu namjenu u državnom proračunu za svaku pojedinu godinu.

Iznosi koji su HŽ INFRASTRUKTURI d.o.o. kao jedinom upravitelju željezničke infrastrukture bili dosada osigurani nisu bili dovoljni za redovno i investicijsko održavanje željezničke infrastrukture. Stanje željezničke infrastrukture na magistralnim prugama gotovo je katastrofalno, s dozvoljenim brzinama kretanja vlakova od 20–60 km/h te omogućava zadržavanje tek najupornijih korisnika.

Koristimo priliku istaknuti kako planirani iznosi u 2021. godinu u svoti od 407,00; 2022. godini u svoti od 473,00 te u 2023. 2024. i 2025. godini u svoti od 482,00 milijuna kuna nisu dovoljni za redovno i investicijsko održavanje željezničke infrastrukture.

Slijedom navedenog molimo vas da ovisno o mogućnostima predvidite veće iznose predmetnih sredstava.

S poštovanjem,

Predsjednik Nadzornog odbora
Dr. sc. Ivan Miloš




LIJEPA NAŠA ANTI LOGIKA

PIS: Anto Iličić
FOTO: Nebojša Gojković

Ugovor o javnim uslugama za usluge od općeg gospodarskog interesa u javnom željezničkom prijevozu u Republici Hrvatskoj između Republike Hrvatske, Ministarstva mora, prometa i infrastrukture (MMPI) i društva HŽ PUTNIČKI PRIJEVOZ d.o.o. za prijevoz putnika (HŽPP) toliko je obvezujući akt da se ne smije jednostrano mijenjati, a pogotovo ne daleko od očiju zainteresirane javnosti. Svejedno, HŽPP pokušava po skrivenčki provesti operaciju „željeznički švedski stol“ koju već godinama koristi HŽ Cargo. Što je operacija „željeznički švedski stol“?

Opće je poznato kako je švedski stol vrsta hotelske ponude obroka, a ime je dobio jer je podrijetlom iz Švedske.

Željeznički švedski stol na ovim prostorima godinama se koristi za namirenje društava koja su nastala podjelom jedinstvenih Hrvatskih željeznic. Najpoznatiji korisnik je HŽ Cargo, ali jednako se s, naoko bogate trpeze, poslužuju i Pružne građevine.

Konačno, njegovo postojanje otkrio je nedavno i HŽ Putnički prijevoz (HŽPP). Prilagodba ovom načinu zahtijevala je uvođenje firme u funkciranje prema poznatoj Škegrinoj preporuci: najjeftinije bi bilo da ne rade i dobivaju plaću. Ne, nije to utopiskska tlapnja. U HŽPP provode ju u život. Ukinju vlakove za koje im država plaća razliku prihoda. Pričaju o praznim vlakovima i strašnom trošku, ali nigdje ne spominju ugovor o javnoj usluzi od općeg gospodarskog interesa (PSO ugovor), jer PSO ugovor im (HŽPP-u) jamči pokriće svih troškova svih vlakova plus razumnu dobit.

Kako funkcioniра ovaj Ugovor o javnim uslugama za usluge od općeg gospodarskog interesa u javnom željezničkom prijevozu u Republici Hrvatskoj?

Prema dostupnim, mada prilično skrivenim informacijama, predmet ovog Ugovora je pružanje usluge na relacijama bez troškovnog pokrića. Nakonadnost tog ugovora

je da obuhvaća sve vlakove za prijevoz putnika u RH. Nama koji svakodnevno živimo željeznicu jasno je kako postoje vlakovi koji ne trebaju subvencije. Recimo „Hitri varazdinec“ ili vlakovi u prigradskom prometu grada Zagreba, možda i brzi vlakovi na relaciji Vinkovci - Zagreb. Svejedno, svi vlakovi za prijevoz putnika u Lijepoj našoj obuhvaćeni su PSO ugovorom. Tu se HŽPP obvezao pružati usluge kroz vozni red koji je sam isplanirao, izračunao, proračunao i podnio MMPI na dobivanje suglasnosti. HŽPP bio je dužan priložiti excel tablicu procijjenjenog prihoda i strukture troškova za vozni red 2020./2021., te excel tablicu vlak km za vozni red 2020./2021. Ne bi me začudilo da je HŽPP zatražio suglasnost za vozni red s brojevima koji traže više kuna i to više za onoliko koliki je pad vlastitih prihoda.

Podsjećam kako je u državnom proračunu za 2021. predviđeno 474.000.000 kuna.

Tu počinje operacija „željeznički



švedski stol“. Kune nije odobrilo MMPI, poslužit će se na HŽ Infrinom blagdanskom stolu...

Prije njih ovom operacijom HŽ Cargo izabrao je raznih delicija u vrijednosti gotovo 400 milijuna kuna. Pitanje je samo hoće li HŽPP biti dovoljno maštovit da u kraćem roku izabere ne dirnute delicije ili će se zagledati na pladanji i uzimati slično kao i kolege iz teretnog prijevoza...

A sve je zamaskirano rečenicama iz PSO ugovora kako je HŽPP odgovoran za ispunjenje PSO ugovora, a MMPI će pratiti izvršenje radi osiguranja ispunjenje usluge i drugih ugovornih obveza.

Jednako tako HŽPP će uložiti razborite napore u razvoj i uvođenje marketinških aktivnosti s ciljem povećanja potražnje za uslugama od strane redovitih, povremenih i novih korisnika usluga, uključujući turiste. Napori HŽPP također će uključivati

izradu i provedbu marketinških strategija, gdje je to prikladno.

U RH svi odreda koji imaju nekakvu vlast neprestano ističu odgovornost, ali još brižnije eskiviraju moguće posljedice vlastite neodgovornosti.

Umjesto HŽPP zamislimo pekaru koja peče kruh i koja je zapala u finansijske probleme. Uprava te probleme pokušava odlučno riješiti tako da smanji proizvodnju. Kako su smanjili proizvodnju, tako ne mogu svim trgovinama dostaviti dovoljne količine kruha. Zbog ne dostavljanja dovoljne količine, smanjuje se prodaja. Ta okolnost opet dovodi do dodatnog smanjenja prihoda.

Mudra uprava spasonosno rješenje problema u firmi vidi kroz novo, još odlučnije, smanjenje proizvodnje... I u tom začaranom krugu smanjivanja proizvodnje pekara će nesumnjivo za kratko vrijeme doživjeti krah...

Kako je HŽPP izabrao oprobani način „prilagodbe“ tržištu kroz ukidanje vlakova tako će, ako ustraje na tom načinu skrivanja vlastitih promašaja, umjesto dobre i uspješne prijevozničke kompanije postati groblje dobrih obećanja. I to prije isteka PSO ugovora...

Želeći izravno razjasniti neke dileme nedavno sam predsjedniku uprave HŽPP poslao e-mail upit i sms nakon kojeg me nazvao i ustvrdio kako moju kritiku shvaća kao prijetnju... Po meni: bez ikakve logike, ali željeznična i logika...

Podsjetimo se: logika je njegovanje vrlina mišljenja ili razumskih vrlina koje se temelji na sposobnosti da promijenimo stav na temelju opravdanog razloga, nepristranost u prosudjivanju, razboritosti, kritičkom preispitivanju obrazloženja, preispitivanju vlastitih stavova...





POČETAK JEDNE DIVNE PRIČE

PIŠE: Anto Iličić
FOTO: Anto Iličić

Visoki trgovački sud Republike Hrvatske 8. listopada 2020. presudio je kako je naš Ugovor o zakupu odmarališta na Ugljanu zakonit. Je li našim tužiteljima teško zbog ove presude?

Da je kojim slučajem presuda Visokog trgovačkog suda Republike Hrvatske drugačija od one za koju sam saznao krajem studenoga 2020. ne sumnjam kako bi naši „prijatelji“ likovali jer su se 2. veljače 2015. a onda i 16. ožujka 2015. godine obratili upravi HŽ Infre sa zahtjevom da se naš ugovor o zakupu odmarališta na Ugljanu proglaši ništetnim.

Za one koji ne znaju to odmaralište na Ugljanu u vrijeme sklapanja Ugovora

o zakupu bilo je potpuno devastirano. Visoki trgovački sud Republike Hrvatske je presudio kako Postavnica d.o.o. koju je osnovao SPVH postoji samo zbog glavne djelatnosti pružanja usluga potrebnih za upravljanje odmaralištem. Ne za stjecanje dobiti. Tako se smještaj u odmaralištu na Ugljanu nudio i nudi zaposlenicima HŽ Infre i njihovim obiteljima, sukladno sklopljenom Ugovoru o zakupu te je smještaj, u punoj turističkoj sezoni, za razdoblje od 7 dana iznosio 900,00 kn. Radi se o simboličnom iznosu koji se naplaćivao za sedmodnevno korištenje smještaja. Ili drugim riječima, predmetno odmaralište nije

komercijalizirano na temelju Ugovora o zakupu te je dano na uporabu sindikatu i radnicima, a dobivena naknada nikako nije mogla služiti za stjecanje dobiti.

S ponosom možemo reći da smo izdržali ovaj ružni progon zbog kojeg su najviše trpjeli korisnici kojih je svake godine sve više. Pet godina smo onemogućavani stvarati bilo kakvo poboljšanje uvjeta.

Nadamo se kako je ova presuda početak jedne drugačije priče, sadržajnije, ugodnije, priče u kojoj će odmaralište na Ugljanu, kao jedna od rijetkih željezničkih oaza, doživjeti procvat u sadržajnom smislu.





GORAN GUSLOV
prometnik vlakova u kolodvoru Koprivnica

ČEKAM POVRATAK U NORMALU

RAZGOVARAO: Anto Iličić
FOTO: Anto Iličić

Dijete je iz željezničarske obitelji jer je otac radio kao pomoćnik strojovođe. S obzirom na situaciju smatrali su da će krenuti u te vode, početi raditi na željeznicama. Imao je mogućnost izabrati školovati se za strojovođu ili prometnika. Otac iz nekog razloga nije preporučio da ide za strojovođu. Krenuo je u Zagreb na školovanje u Željezničku tehničku školu za, kako se to tada zvalo, tehničara željezničkog prometa i transporta. Školu završava 1992. godine. Obzirom na ratnu situaciju u to vrijeme u školu je putovao vlakom zajedno s kolegom Dejanovićem Dejanom s kojim i danas radi u kolodvoru Koprivnica. Osim što je prometnik vlakova, sad je na zamjeni na radnom mjestu prometnog dispečera u prometnoj operativi Sjever. Što se tiče samog školovanja moglo bi se reći kako nije imao problema s ocjenama. Obzirom da je bio odličan učenik, dobio je stipendiju a kako obiteljska finansijska situacija nije bila baš povoljna, to mu je jako pomoglo u školovanju. Nakon završetka školovanja prolazi sva radna mjesta od strojovođe, vlakovođe, manevre i svih ostalih poslova koji su bili u kolodvoru Koprivnica a da bi nakon toga završio kao prometnik vlakova u kolodvoru Mučna Reka. Tamo je bio pod nadzorom mentora Mije Ribarića. Stručni ispit za samostalno obavljanje poslova položio je u siječnju 1993. godine. 1996. godine odlazi na odsluženje vojnog roka koji je tada bio obvezan. Po povratku iz vojske jedno vrijeme radi kao putnički blagajnik u kolodvoru Koprivnica. Tada se ukazala prilika i vratio sam se za prometnika vlakova u kolodvor Mučna Reka. Kako sam ja bio prometnik u Mučnoj Reki a Josip Herceg je bio prometnik u Koprivnici a stanovaо je u Mučnoj uz službeno odobrenje zamjenili su mjesta rada. To je u ono vrijeme bilo sasvim normalno i logično. Nakon toga neprestano je prometnik vlakova u kolodvoru Koprivnica s time da povremeno radi i kao prometni dispečer - na zamjeni. Dakle, negdje od 2018. godine povremeno radi i na jednom i na drugom radnom mjestu. Što se tiče obiteljskog statusa oženjen je, ima ženu i dva sina.

Dakle, na željeznicu te privukla obiteljska tradicija.

Naravno ali i neka vrsta sigurnosti. Kako je majka bila domaćica a otac je sam radio ja sam vidio put i način da se što prije osamostalim, da počнем stvarati svoj život. Radno mjesto na željeznički mi je to omogućilo.

Na tom svom putu vjerojatno imaš neku osobu koja ti je pomogla u karijeri.

Moja mati je jedno vrijeme radila kod obitelji Kuzmić Marijana koja je uz svoj posao imala i farmu koza. Upravo me to fasciniralo da ljudima

kojima nije za prijeku potrebu izvor drugih prihoda, jer je gospoda radila kao šefica laboratorija Podravke a suprug pročelnik jednog gradskog odjela grada Koprivnice da se bave nečim takvim.. Ono što me fasciniralo kod dotičnog gospodina je bila inteligencija i pristup prema mojoj obitelji jer nikad nije omalovala što smo radnička obitelj. Uz svoju školu, reputaciju i ugled koji je posjedovao mogao se prema nama ponašati s visoka i bez obzira što je mati bila domaćica cijenio ju je i poštivao. On mi je bio osnovna motivacija da nešto probam napraviti, nešto postići u životu, nečem boljem težiti. Mislim da nisam mogao bolju osobu izabrati. Da potvrdim taj odnos navest ću jedan primjer koji je bio nakon što sam počeo graditi kuću 2002. godine. U to vrijeme spomenuti gospodin je bio pročelnik za komunalne poslove i puno mi je pomogao u savjetima oko gradnje kuće. Svi znamo koliko novaca, strpljena i znanja treba u gradnji a tu mi je on jako puno pomogao. Tog čovjeka ne mogu i neću nikad zaboraviti i koji je idol u mojoj životu.

Logično je da ti je nešto od prvih

željezničkih koraka ostalo u siječnju, nešto lijepo...

Reći ću jednu interesantnu stvar a vezana je uz Sindikat prometnika vlakova. Kao prometnik vlakova Mučna Rekaradionas i prometnikom vlakova Mijom Ribić, svojim mentorom. U to vrijeme gospodin Ribić bio je povjerenik Sindikata željezničara i dok se osnivao naš sindikat isti sam mjesec prekinuo članstvo u Sindikatu željezničara i učlanio se u Sindikat prometnika. Njemu je to bilo neshvatljivo. Došli smo do jednog sukoba jer sam ja bio stava da prometnik vlakova mora biti u sindikatu koji će se boriti za njegova prava i prava ostalih članova. Tako sam s njime imao, moram priznati, nimalo ugodne razgovore i uvjeravanja bez obzira što je bio osoba koji me naučio raditi. Znači od osnutka sam član Sindikata prometnika i time se volim pohvaliti.

Po ovoj razgovoru do sada dade se zaključiti da si na ovom poslu sretan.

Ja sam na poslovima prometnika vlakova i poslovima prometnog dispečera izuzetno zadovoljan i sretan. Kao prometni dispečer mogu pohvaliti kolege u kolodvoru Koprivnica bez obzira jesu li ili nisu članovi Sindikata prometnika i imamo jedan obostrano korektni odnos. Moram pohvaliti i šefa kolodvora Koprivnica gosp. Danijela Zagorčaka koji je jedna pozitivna osoba kao i voditelja područne operative Darka Kaselja koji je jedna susretljiva i ljubazna osoba. Drago mi je da takvi ljudi rade u Koprivnici i to mi stvara manje stresa jer znam s kojim će osobama surađivati i što mogu od njih očekivati pa čovjek dolazi s voljom na radno mjesto.

U Koprivnici se specifično osjeća da je ljudima stalo do kolodvora, do funkcioniranja, do obavljenog posla. Dogada li se često da u svom poslu napraviš više od onoga što se od tebe redovito očekuje?

Pa, mogu reći da u pravilu svi djelatnici koji rade u Koprivnici; prometnici, šefovi, pa čak i pomoćnici šefa, uvijek se maksimalno trude da u skladu sa svojim mogućnostima osiguraju da sigurnost prometa bude zadovoljena, a isto tako da se

poštuje i redovitost vlakova, kao i organizacija. Prometnici vlakova odrade čak i neke stvari koje ne bi trebali odradivati, samo da bi se taj posao čim kvalitetnije odvijao i da bi se prevezlo što više tereta. Mi dispečeri u dogovoru s njima i ostalim dispečerima privatnih firmi koje danas prometuju na našoj željeznični, uglavnom sve rješavamo kolegialno, ljudski i na vrijeme, tako da svi zajedno nastojimo taj posao izvesti u nekakvom najkraćem periodu poštujuci sve norme sigurnosti koje su na željeznični uvijek na prvom mjestu.

Spomenuo si kako imate puno doticaja s drugim željezničkim poduzećima, kako ovdje u Koprivnici, tako i sa susjednom Mađarskom. Kakva je ta suradnja? Što se tiče ostalih prijevoznika, suradnja je na vrlo dobrom nivou, jedino je u zadnje vrijeme malo problem suradnja s Mađarskim željeznicama, a zbog ove specifične situacije. U Mađarskoj policija dosta diktira tempo prijema vlakova, dok kod nas granična policija taj posao puno brže i kvalitetnije odraduje. Imam osjećaj da to kod njih ide dosta sporije, a za razliku od prošlih vremena (dok još nije bilo izbjeglica i ove epidemije) kada je to išlo puno brže. Danas je na radnom mjestu dispečera prilično „napeto“, jer uvijek ima puno vlakova i mora se dobro paziti koji vlak će primiti na svoje područje jer ne znaš koliko će ih mađarska strana primiti i koliko će kod njih trajati pregled za svaki taj vlak. Nekad im treba dva sata da bi primili slijedeći vlak, a nekad ga prime za 25 minuta. Uz sve to još se moraju poštovati norme kako bi svi privatni prijevoznici bili jednakost zastupljeni. Ne može se forsirati ni jednog, već u pravilu gledamo da na naše područje u jednakom omjeru primamo vlakove svih prijevoznika.

Spomenuo si da je suradnja s nadređenima dobra, što znači da kad vi uočite nekakve probleme u tehnoškim procesima, kao i moguća poboljšanja, da to bez problema nailazi na plodno tlo...

Da, u pravilu vrlo brzo dolazimo do saznanja kako ubrzati ili poboljšati posao što se tiče prijevoza vlakova.



BROJ 109 veljača 2021.

BROJ 109 veljača 2021.

Primjera radi, reći ću kako je do nedavno centralni prometnik vlakova obavještavao graničnu policiju o dolasku vlaka i pregledu. Mi smo zaključili da centralni prometnik ima puno više ostalog posla, a s obzirom da prometnik na regulaciji radi dozvolu s mađarskim kolegom i zna točno kada će koji vlak ići, onda smo sa šefom dogovorili da ipak taj prometnik na regulaciji zove graničnu policiju i obavještava ih za svaki prijelaz, dolazak i odlazak vlaka.

Kako na tebe i tvoju obitelj utječe smjenski rad, a koji podrazumijeva i noćne smjene?

Moja žena radi u inozemstvu i to tako da je mjesec dana tamo, a mjesec dana je doma. Za vrijeme dok radi, ja sam u kući i otac i majka. Smjenski rad, odnosno noćni rad je dosta naporan. Dok sam bio mladi prometnik mogao sam odraditi noćnu smjenu i nakon nje ne spavati, odnosno ići raditi nešto drugo. U to vrijeme sam gradio kuću pa je to bio taj drugi posao. Danas primjećujem da to ne bih mogao. Svi mi koji radimo te noćne smjene, prije ili kasnije osjetimo „trag“ koji one ostave na našem zdravlju i bioritmu.

Jesi li zadovoljan s uvjetima rada u Koprivnici?

Prometnici vlakova su uglavnom zadovoljni uvjetima rada, jedino što bi trebalo popraviti jeste cijena sata rada. Smatram da bi tu trebalo napraviti nekakav pomak, jer razlika u broju vlakova u smjeni jednog prometnika vlakova u Koprivnici i u nekom manjem kolodvoru je velika, a samim tim i odgovornost. Osim samog prijema vlakova i križanja, tu postoje radnje koje su vezane uz graničnu policiju, objave vlakova, promjene kolosijeka, uz rad u kolodvoru od strane industrije, TMD-ova... Mislim da bi tu trebalo napraviti nekakvu razliku u cijeni sata rada, a opet da to ne bude nauštrb drugih kolega na pruzi. Tu isto tako mislim i da smo mi dispečeri zakinuti u visini cijene sata rada i tu bi u slijedećim kolektivnim pregovorima trebalo nešto promijeniti. Ja se iskreno nadam i vjerujem da će SPVH prvom mogućom prilikom poduzeti nešto da bi se te stvari popravile. Svi mi

koji radimo u kolodvoru Koprivnica u pravilu živimo samo od te željezničke plaće, tako da se iskreno nadam da će se spomenuta poboljšanja čim prije ostvariti.

Kako funkcioniра situacija sa službenom odjećom i obućom i jeste li s tim dijelom zadovoljni?

U zadnje vrijeme se to malo normaliziralo. Evo, stigle su i nove ergonomski stolice koje su nam već jedno duže vrijeme nedostajale. Sad je sve to pomalo dovedeno u red i svi su dobili te nove stolice koje nam jako puno znače, jer posao koji radimo je uglavnom sjedeći posao. Tu je napravljen jedan kvalitetan zdravstveni pomak.

Kako na tebe djeluju učestale priče o smanjenju broja radnika?

Kolodvor Koprivnica 2018. godine imao je jednu specifičnu situaciju. Tada se htjelo ukinuti jedno radno mjesto prometnika jer su nadređeni smatrali da su dovoljna samo tri prometnika u smjeni. Svi smo mi zajedno i solidarno ustali protiv toga i pokazali koliko smo jaci. Sav taj otpor i naše neprihvatanje smanjenja broja prometnika bilo je tada dogovoren i organizirano preko SPVH-a i na kraju do toga nije ni došlo. Ja sam tada bio spreman čak i napustiti željeznicu jer da smo pristali na to, sigurno bi se ugrozila sigurnost prometa. Jedna smjena je čak bila i odradena na način da su se izravno kršili uvjeti sigurnosti, a do čega nikada nije i ne bi smjelo doći, jer ipak su ljudski životi najdragocjeniji.

Imaju li izvršni radnici adekvatnu mogućnost napredovanja u HŽ Infrastrukturni?

Koliko sam ja primijetio tijekom svog radnog vijeka, većini prometnika koji su kvalitetno odradivali svoj posao, omogućeno je da napreduju na radno mjesto pomoćnika šefa ili dispečera. U pravilu, jedan dio ljudi je na to pristao, dok drugi dio njih nije, a iz nekih svojih osobnih razloga. Mi u Koprivnici smo takva sredina da je jedan prometnik otprilike kvalitetom i znanjem jednak drugima i u takvoj situaciji uvijek su se gledale godine radnog staža i prema njima su se nudila radna mjesta. Nikad nisam primijetio da se nekog forsiralo iz

nekih političkih ili drugih razloga. Svi prometnici u Koprivnici, od onog najmlađeg do najstarijeg, podjednako su kvalitetni, angažirani i željni posla.

Reci mi molim te, da se ne zadržimo samo na željeznicama, imaš li slobodnog vremena, čime se baviš u slobodno vrijeme?

U slobodno vrijeme treniram u teretani, recimo za ovo vrijeme Covid-a sam sebi doma složio teretanu. Imam spravu, utege, klupe i sve ostalo pa mogu reći s obzirom na svoje godine da redovito treniram kad god mi mogućnosti dozvole i osjećam se relativno zdravo. Preporučujem svim ljudima koji imaju slobodnog vremena da ga nastoje manje provesti pred televizorom ili uz mobitel, da si nađu nekakvu zanimaciju u vidu nekakve sportske aktivnosti. Evo sada tko voli plivati, još uvijek rade bazeni pa neka se aktiviraju, tko voli trčati dok mu vremenski uvjeti dozvoljavaju neka trči, tko se voli baviti košarkom neka se bavi košarkom ili nogometom dok se to sve ne otvori, ili eventualno ono što svakako preporučujem je šetnja

tako da ljudi nastoje zadržati svoje zdravlje. Ja vjerojatno imam sreće što sam sebi život organizirao tako da mogu kvalitetno svoje slobodno vrijeme iskoristiti u treninzima, tako da je mene taj fitnes uvijek interesirao. Otkad radim na željeznicama, pa evo i dan danas mogu reći da treniram istim žarom i trudim se da dobro izgledam, prvenstveno radi svoga zdravlja.

Još bih volio da se dotakneš i da nam ispričaš imaš li nekih, još neispunjene snova, koje bi htio ostvariti?

Ja osobno mogu reći da ono što sam zaželio u životu to sam i ostvario. Jedino što me interesira i što bih htio u budućnosti je proći jedno putovanje Amerikom. To je za mene jedan neispunjeni san, za sada. Ja se nadam da će mi mogućnosti dozvoliti i da će se i to ispuniti. Inače, što se tiče drugih stvari od kuće, auta i ostalog mogu reći da sam sve napravio. Ljudi rado govore kako im je 2020. godina bila loša ali ja to ne mogu reći, evo kupio sam si novi auto, imao sam takvu mogućnost da su se stvari poklopile i napravio sam si

kuću kakvu želim, tako da gledajući taj dio mogu se osjećati sretnim, a čovjek uvijek želi nešto bolje.

Imaš li poruku za kraj članovima našeg sindikata i željezničarima općenito?

Želim da budu pametni, stabilni i smireni u ovoj situaciji pandemije, da paze na svoje zdravlje i zdravlje i svoje obitelji, da to vrijeme koje sad provode sa svojom obitelji da ga provedu kvalitetno. Iščekujemo da s vremenom cijepivo proradi i da se svi vrate u normalu, da se počnemo družiti kako privatno, tako i na radnom mjestu i na sindikalnim igrama za koje se nadam da će ih Sindikat prometnika vlakova ove godine organizirati u Rovinju. Svojim kolegama prometnicima prvenstveno želim da svi skupa nađemo snage i da dalje stvaramo radnu okolinu u kojoj ćemo imati još bolju i svijetu budućnost.

Kako bi sebe opisali u nekoliko riječi?

Vrlo odgovoran u poslu i privatno. Čovjek koji prvenstveno drži do svoga zdravlja.

Procjenjujete li ljudi na prvu?

Procjenjujem, ali moram priznati da često znam ni pogriješiti po tom pitanju.

Smatrate li se uspješnim u životu?

Smatram se dosta uspješnim, možda sam mogao biti još uspješniji, ali ne mogu se žaliti.

Koje su dvije vrline koje najviše cijenite u životu?

Najviše u životu cijenim odgovornost kao osnovnu stvar i drugu stvar koju cijenim kod ljudi je solidarnost ili humanost.

A koje su dvije mane koje Vas najviše nerviraju kod ljudi?

Nervira me prepotentnost ljudi koji ne mogu procijeniti nekakve stvari i prenagli su u zaključcima i lažljivost.

Što mislite da drugi ljudi na tebi odmah zapaze?

Obzirom da sam crn i visok 188 cm, ljudi me prvenstveno doživljavaju kroz moju fizičku kulturu, ali s vremenom koji me bolje poznaju znanju da pored fizičkih osobina imam i dosta drugih osobina koje se tiču znanja, iskustva na različitim poljima.

Za koji klub navijate?

Za Dinamo Zagreb.

Imate li kućnog ljubimca?

Trenutno imamo jednu prekrasnu kujicu koju smo uzeli iz utočišta napuštenih životinja i zove se maza.

Kada ste zadnji put bili u kinu?

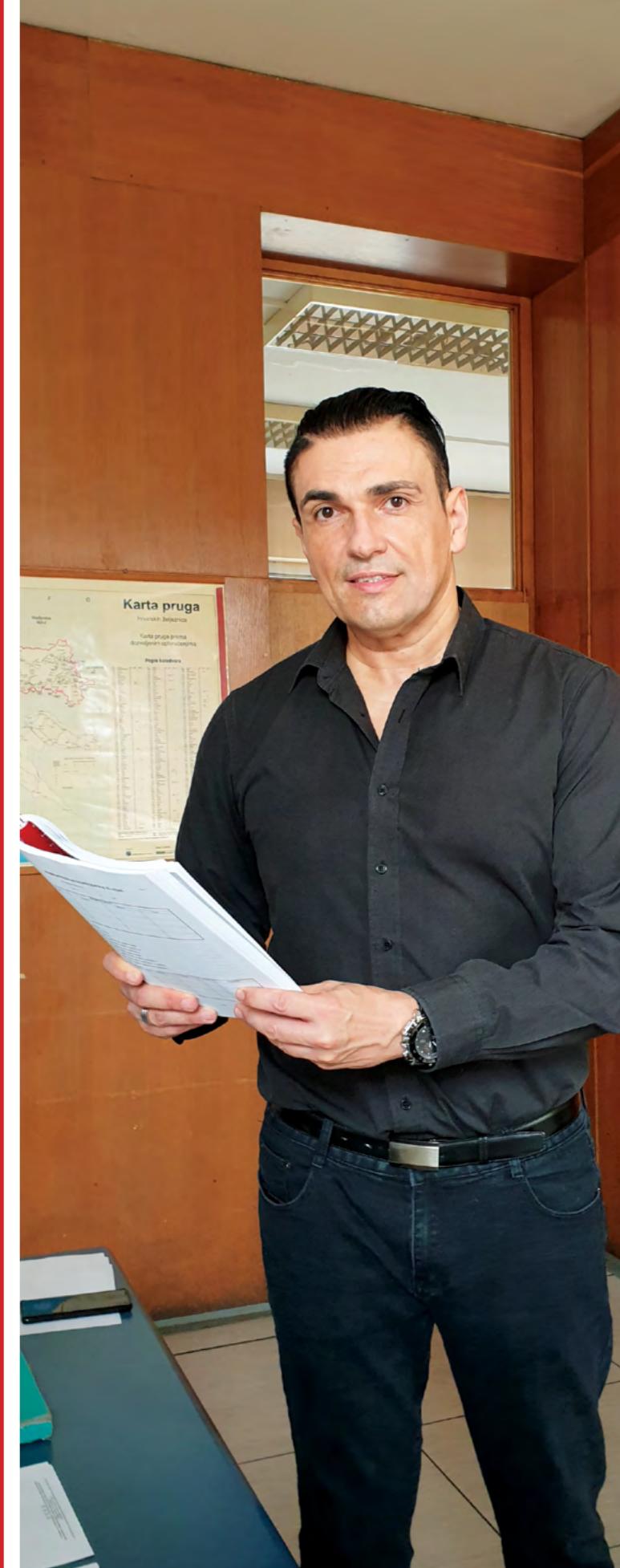
Ja sam inače veliki fan kina i volim pogleda film u 3D u IMAX-u u Zagrebu i to si svatko treba priuštiti jer to je jedno novo iskustvo a zadnji put sam bio u kinu u prosincu 2019.

Koristite li društvene mreže, facebook, viber?

Na facebooku nisam previše aktivan, inače mi je vrlo interesantan ali vjerujem da će se s vremenom malo više aktivirati dok neke stvari riješim koje imam u planu doma.

Vrijedili za Vas uzrečica „strpljiv - spašen“?

Apsolutno, to je jedna od najvažnijih uzrečica da čovjek stvarno treba jako puno strpljenja i smirenosti u životu a pogotovo i na radnom mjestu.





SUSTAV VATRODOJAVE U HŽI

PISÉ: Ivica Stojak
FOTO: Ivica Stojak

Vatrodojava ili dojava požara je električni sustav koji je sastavljen od niza povezanih elemenata koji imaju zadatku da nadziru situaciju u štićenim objektima u kojima su ugrađeni. Osnovni sustav vatrodojave se sastoji od:

- vatrodojavne centrale koja je glavna komponenta sustava koja prati stanje ulaznih elemenata, detektora i izvršava funkciju dojave i upravljanja izvršnim elementima.
 - javljača požara koji mogu biti optički, termički, sonde, detektori dima i sl.
 - signalizacije koja može biti zvučna i svjetlosna
 - izvršnih elemenata koji upravljaju modulima za gašenje ili usporavanje požara koji su integrirani u sustav vatrodojave.
- U HŽ Infrastrukturni imamo integriran sustav vatrodojave većinom u

relejnim SS i TK prostorijama, koji je povezan sa stalno zaposjednutim radnim mjestima, prometnim uredima i prometnim dispečerima. U područnoj operativi Jug prometni dispečer Split ima pod nadzorom vatrodojavni sustav u kolodvorima Perković, Šibenik, Split Predgrađe i Split. Dojava požara ili kvara se signalizira pozivom na broj mobitela koji se koristi za tu svrhu. Također jedinice za dojavu požara nalaze su u prometnim uredima u Perkoviću i Splitu. Prilikom dojave požara u prometnom uredu se aktivira zvučni signal koji upozorava na požar u štićenom objektu. Prometnik vlakova izvan radnog vremena radnika SS i TK službi mora uzeti ključ od štićenih prostorija koji se nalazi plombiran u ormariću i provjeriti o čemu se radi. Kako kolodvor Split radi s prekidom prometne službe ključ prometnog

ureda Split ima prometni dispečer koji je obvezan po dojavi požara otključati prometni ured i uzeti ključ od relejne prostorije i vidjeti o čemu se radi. Za vrijeme prekida putničkog prometa vlakova od ožujka do svibnja 2020. godine uzrokovanoj epidemijom Covid - 19 prometni dispečer u Splitu bio je privremeno ukinut tako da za vrijeme kada prometni dispečer u Splitu nije radio nitko nije zaprimao dojavu kvara ili požara preko mobitela dispečera. Pitamo se da li je onaj tko je donio odluku o ukidanju prometnog dispečera u Splitu mislio na to što će biti s eventualnom vatrodojavom na mobitel prometnog dispečera, ili tko bi odgovarao da je u nekoj od SS i TK centrala došlo do požara.



Ivan Salopek rođen je 19. rujna 1966. godine, radi kao skretničar u kolodvoru Lička Jesenica a živi u gradu Ogulinu. Ivan je oženjen i otac je dvoje djece.

IVAN SALOPEK
skretničar u kolodvoru Lička Jesenica



RAZGOVARAO: Tomislav Tonković
FOTO: Tomislav Tonković

Ivane, kako ste dospjeli na željeznicu, šta vas je privuklo?

Tih 80-tih godina željezница je bila tražena, to je bio siguran i dobar posao pa nisam puno razmišljao. Završio sam tečaj za skretničara/manevristu/kočničara i počeo sam 1983. raditi u Rijeci. 1987. sam prešao u Lokve pa nakon toga 1990. u Gomirje. Od 1998. pa do sada sam skretničar u srcu Ličke Kapele, u kolodvoru Lička Jesenica.

Svima željezničarima su ti počeci ostali u sjećanju. Što vi najviše pamtite iz tog vremena?

Bilo je svega, i dobrih i loših strana. Putovao sam prema Rijeci, presjedanje u Moravicomama, snalazi se kako značili to je bila dobra željezница, bilo je puno više

posla ali i puno više ljudi, družili smo se, sve je nekako prolazilo u veselju. Sada je to sve drugačije, tužnije.

Sudionik ste Domovinskog rata. Kada ste se uključili? Što vas je potaklo?

Uključio sam se odmah na početku 1991. godine. Bio sam pripadnik 143. Ogulinske brigade i najviše sam bio po terenima Like i Kapele. To su bili dani zajedništva, vladala je takva atmosfera da se nije ništa pitalo - samo se krenulo.

Kako su izgledali Vaši prvi ratni dani?

To je bila ludnica, pucalo se na sve strane, ne znaš tko puca, kuda puca, zašto puca. Onda nakon nekog vremena sjedne to sve na svoje mjesto, shvatiš neke stvari.

Rat je strahota. Šta Vas je najviše potreslo?

Osim prijateljstva i zajedništva koje je tada bilo nemjerljivo, ništa drugo nije bilo dobro! Ljudi su ginuli, postali invalidi, puno suza je proliveno...

Kako ste provodili vrijeme kada nisu bili trenuci borbe?

Ima ona izreka - vojsci nikad nije dosadno! Stalno se nešto radilo, čistilo, kopalo, utvrđivalo položaje, kuhalo, kartalo, nije bilo puno slobodnog vremena.

Kakvi su Vaši odnosi sa ljudima sa kojima ste zajedno provodili te dane na položajima? Jesu li to neke posebne veze?

Odnosi su i danas odlični, družimo se ali sve rjeđe jer nas ima sve manje i manje. Neki su oboljeli, neki imaju posljedice. I sam imam problema s ledima i mokraćnim mjehurom, prehadio sam se puno puta, Ličke zime su inače hladne a zamislite tek kako je sred šume u bunkeru ili zemunici na -15 stupnjeva!

Naša djeca ne znaju puno toga o Domovinskom ratu. Zašto je to tako?

Ne samo djeca, i neki odrasli ne znaju! Od rata je prošlo 25 godina, došle su neke nove generacije, moderne, kojima možda taj rat nije ni bitan. Bilo bi lijepo kada bi bar neke osnovne stvari poznavali.

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

Skinuo sam se iz vojske tri dana nakon prolaska Vlaka Slobode, to je bio kraj kolovoza 1995. godine. Onda sam bio neko kratko vrijeme na godišnjem odmoru, otišao na liječnički, ponovo položio ispite i počeo raditi u Gomirju. Tamo sam ostao još tri godine i od tada sam u Ličkoj Jesenici.

Je li bilo teško uključiti se i živjeti običan život?

Nije bilo teško, ni malo. Ja sam po prirodi veseljak, društven čovjek i brzo se uklopim u okolinu tako da nije bilo nikakvih problema.

Bojite li se danas, sada, nečega na poslu?

Paaaa... nije da se bojam ali ima ponekad nezgodnih situacija. Kroz ovu našu šumu prolaze kolone ilegalnih migranata pa nije ugodno po noći ići po vlak na ulazni signal a čuješ njih kako hodaju, pričaju, svašta čovjek pomisli. Stalno se spominje modernizacija Ličke pruge, daljinsko upravljanje, višak ljudi, nova organizacija, novo radno vrijeme kolodvora pa to dosta psihički utječe na čovjeka.

Razmišljate li o mirovini?

Ni malo, još mi je to nekako daleko. Volje za radom još uvijek imam pa dok služi zdravlje ču i raditi.

Čime se bavite u slobodno vrijeme, kada niste na željezničici?

Ništa posebno, malo oko kuće i okućnice, imam mali voćnjak pa se oko toga zanimam. Preko ljeta se spremamo za zimu, spremamo drva, po zimi ih trošimo i pravimo mesta za nova i tako u krug.

Imate kakvu poruku za kraj ovog razgovora?

Samo nam dajte posla, ja sam spreman! A ne bi bilo loše nama skretničarima i povećati cijenu sata rada za par kuna!





FOND SOLIDARNOST SPVH

PIŠE: Dražen Lihtar
FOTO: Nebojša Gojković

Sindikat prometnika vlakova Hrvatske osim brige za gospodarske, socijalne i kulturne interese svojih članova, stvara uvjete za povoljniji socijalni i ekonomski položaj članova sindikata držeći se principa solidarnosti i uzajamnosti. Iz tog razloga za obavljanje pojedinih poslova sindikat može osnovati namjenske fondove. Tako je od samih početaka rada našeg sindikata zaživio i Fond solidarnosti koji ima namjenu pomoći članovima sindikata kod nekih teških životnih situacija koji se događaju njima ili članovima njihovih obitelji, naravno u skladu s Pravilnikom o načinu rada, načinu ostvarivanja prihod i kriterijima za dodjelu sredstava iz Fonda solidarnosti.

Članovi ostvaruju pravo na novčanu pomoć u visini iznosa i prema razlozima dodjele sredstava iz Fonda solidarnosti koje dokazuju određenim dokumentima a

ostvaruje se po odluci Povjerenstva fonda solidarnosti. Tako je tijekom 2020. godine Povjerenstvo fonda solidarnosti donijelo 116 odluka za dodjelu pomoći te je isplaćeno ukupno 85.000,00 kn pomoći. Prema kriterijima koji su definirani pravilnikom isplaćeni su sljedeći iznosi pomoći:

- za smrt člana uže obitelji (supružnici, djeca) donijeto je 5 (pet) odluka i isplaćeno ukupno 7.500,00 kn,
- za smrt roditelja člana sindikata donijeto je 85 odluka i isplaćeno 42.500,00 kn,
- za smrt člana SPVH donijeto je 7 (sedam) odluka i isplaćeno je 14.000,00 kn,
- za tešku bolest člana sindikata donijeto je 12 odluka i isplaćeno je 12.000,00 kn,
- za tešku bolest člana uže obitelji donijeto je 5 (pet) odluka i isplaćeno je 5.000,00 kn,
- za ostale isplate po odluci

Predsjedništva a za potrebe koje nisu obuhvaćene Pravilnikom donijete su dvije odluke i isplaćeno je 4.000,00 kn.

Solidarnost je socijalna povezanost, spremnost da se pomogne i podijeli međusobna podrška i pomoći unutar i izvan sindikata. Ona je potrebna više nego ikad prije. Članovi sindikata su solidarni s nekim, ako ga podržavaju u njegovim teškoćama i problemima te ih osjećaju kao svoje vlastite. Empatija koju u teškim situacijama pokazuju članovi našeg sindikata je jedna od najljepših osobina. Ona je temelj svih ponašanja koje povezujemo s dobrotom te je izvor suočećanja, požrtvovnosti i milosrda. Što se tiče Fonda solidarnosti Sindikata prometnika vlakova Hrvatske nastavit ćemo i dalje tim putem.



On je kazališni, televizijski i filmski glumac. I ne samo to. On je živa legenda i jedan od najboljih glumaca na ovim prostorima; kako u samostalnoj Hrvatskoj, tako i u onoj bivšoj državi. Glumu je diplomirao prije skoro 50 godina i to kao 1. u klasi, a teško je reći je li veću karijeru ostvario u kazalištu ili na televiziji. Kad je o kazališnim „daskama“ riječ, podatak koji dovoljno govori sam za sebe jeste činjenica da je uspješno igrao u 3 kazališta s nacionalnim predznakom. Uloge koje je ostvario na televiziji, odigrao je na tako vrhunski način i stekao takvu popularnost da ga ljudi i nekoliko desetljeća kasnije po njima prepoznaju i s njima identificiraju. Gotovo da nema značajnije serije snimljene u proteklih 50-ak godina u kojoj nije sudjelovao. Posljednjih godina proživljava svoju novu glumačku mladost i doslovno nema televizije s nacionalnom frekvencijom na kojoj nije prisutan s nekim svojim glumačkim ostvarenjem. On je Žarko Radić i naš je novi sugovornik u serijalu „POZNATA LICA I ŽELJEZNICA“. Od svih naših „poznatih lica“ u posljednje 2 godine, do njega je bilo nesumnjivo najteže doći. Razlog tomu je to što od samog početka svoje karijere nevoljko daje intervju. Na svu sreću, naša upornost se na kraju isplatila, a onda je do izražaja došla sva njegova profesionalnost, te prije svega poštovanje prema vlastitom životnom pozivu i umjetnosti koju na najbolji način predstavlja. Veliki glumac i još veći čovjek. A sam razgovor izgledao je otprilike ovako...

ŽARKO RADIĆ
glumac

SUTRA NEĆEMO ZAKASNITI

RAZGOVARAO: Nebojša Gojković
FOTO: Ivica Stojak



Poštovani gosp. Radić, prije svega hvala Vam što ste se odazvali našem pozivu i pristali na ovaj razgovor. Molim Vas da nam za sam početak kažete nešto o sebi iz onog manje poznatog dijela života, odnosno Vašeg odrastanja u Splitu. Po čemu to vrijeme posebno pamtite i koliko se sam Split promijenio u odnosu na doba kad ste bili dječak?

Rođen sam 1950. godine, 5 godina po završetku Drugog svjetskog rata. Većina ljudi je živjela u oskudici, moja obitelj također. Prvi put sam probao bananu u 2. ili 3. razredu osnovne škole, zahvaljujući Arminovoj baki koja je bila šefica prehrabnenog dućana. Armin i ja smo išli u isti razred. I napolitanke sam prvi put probao zahvaljujući njemu. U našoj Barakovićevoj ulici postojao je jedan televizor u kući Stipe Ivaniševića. Stipe

je bio nepokretan i volio je, kad je bio dobre volje, da mu mi mališani pravimo društvo gledajući talijanski program, jer našeg programa tada još nije bilo. Općinjeni smo bili glamurom čuvenog glazbenog festivala u San Remu, nogometnim utakmicama... Unatoč materijalnim oskudicama iz djetinjstva, nosim u sebi bezbroj prekrasnih slika koje su me u velikoj mjeri formirale. Split se od tada puno promijenio.

Kao jedan od velikih razloga za to što ste postali glumac, često navodite ime jednog američkog kolege. Osim njega, što ili tko je još presudno utjecao na to da svojevremeno uplovite u glumačke „vode“?

U ranoj mladosti sam obožavao gledati filmove Jerry Lewisa, ali sam s velikim uživanjem gledao i Charlia Chaplina,

Buster Keatona, Stanleya i Olia... U to vrijeme je u Splitu postojala „Tribina mladih“ koja je okupljala mlade glazbenike, pjesnike, recitatore. Volio sam poeziju, odlazio na takmičenja i na kraju odlučio pokušati položiti prijemni na Akademiju.

Glumu ste diplomirali na Akademiji za film, pozorište, radio i televiziju u Beogradu i to kao 1. u generaciji. Koliko je to tada bilo zahtjevno i što je jedan takav uspjeh značio za Vašu daljnju karijeru?

U to vrijeme su na području bivše države postojale samo dvije Akademije; po jedna u Zagrebu i u Beogradu. Prijavio sam se na oba prijemna. Kako je prijemni u Beogradu bio prije zagrebačkog i trajao je 2 tjedna, što je bio i veliki financijski izazov, kad sam shvatio da sam od preko 200 prijavljenih kandidata izabran među

njih 13, bio sam sretan i iscrpljen tako da sam odustao od prijemnog u Zagrebu. Studiranje je često bilo izuzetno naporno, naročito prve 2 godine jer nismo imali pravo raditi pa smo često bili gladni i nikakvi, ali mladost podnosi sve. Diplomirao sam 1. u klasi jer sam imao studentski kredit koji nisam morao vraćati ako diplomiram prije roka. Iskoristio sam tu priliku. Tada sam već ponešto radio u kazalištu i snimao, tako da se diploma proslavila baš kako treba. Za dan, dva kad se euforija stišala, shvatio sam da sam tek na novom životnom početku i da treba „zasukati rukave“.

I dok velika većina glumaca godinama čeka ulogu koja će ih proslaviti, Vama se već 2 godine nakon diplome dogodila uloga života. Riječ je naravno, o ulozi Jastreba u seriji „Kapelski kresovi“. Kako je izbor da tumačite spomenuti lik tada pao baš na Vas?

„Kapelski kresovi“ su bili veliki državni projekt koji je nastao između serija „Otpisani“ i „Povratak otpisanih“. Poslije velikog uspjeha „Otpisanih“, nadležni su odlučili da se snima „Povratak otpisanih“, ali da ne bi ispalo da se sve snima u Beogradu, odlučeno je da se u Zagrebu rade „Kapelski kresovi“. Ja sam do tada snimio glavnu ulogu u filmu „Prvi splitski odred“ i ulogu Bobana u „Otpisanim“, pa sam vjerojatno na osnovu njih bio pozvan na audiciju. Za ulogu Jastreba bilo je nekoliko kandidata, a izabrali su mene.

Možete li nam opisati koliku popularnost ste uživali za vrijeme i nakon emitiranja serije i jeste li tada uopće mogli prepostaviti da će Vas ta uloga obilježiti za cijeli život?

„Kresovi“ su bili izuzetno popularna serija tako da se i danas poslije toliko godina mnogi sjećaju Dimnjaka, Ridana, kapetana Ljube, Prsana, Ine, Jastreba... Iz današnje perspektive sve to izgleda pomalo nevjerojatno jer su „Kapelski kresovi“ imali svega 13 epizoda. Ljubav između Ine i Jastreba završila je tragično jer je Jastreb na kraju poginuo. Ta ljubavna priča dojmila je naročito mlade gledatelje, tako da smo primali ogromne količine pisama, bili smo na svim naslovnicama... Nada Gaćešić i ja smo bili proglašeni najpopularnijim glumačkim parom. Da će me i nakon 45 godina poneko u

prolazu nazvati Jastrebom, naravno da nisam mogao prepostaviti.

Usporedio s filmskom i televizijskom, ostvarili ste i impresivnu kazališnu karijeru. U Beogradu ste radili u Pozorištu na Terazijama i Zvezdara teatru, u Splitu u HNK-u, a u Rijeci u HKD-u. Kako biste Vi sami ocijenili taj dio Vašeg opusa?

1971. godine, poslije 2. godine akademije, prvu ulogu, Feda u „Violinisti na krovu“, odigrao sam u Pozorištu na Terazijama, gdje sam najprije radio kao stipendist, a poslije kao stalno zaposlen sve do 1985. godine kada sam otišao u „slobodnjake“ jer sam se malo zasitio te vrste repertoara. U tom periodu igrao sam previše, rekord mi je bio 28 predstava u jednom mjesecu. Otišao sam iz stalnog angažmana kako bih mogao imati više prostora za neke druge mogućnosti. U Beogradu sam radio do 1991. godine kada sam otišao u Kanadu. U Split sam se vratio 2000. godine i tada počinje „drugo poluvrijeme“ moje karijere koje, hvala Bogu, još uvijek traje. Kad se ozbiljno osvrnem iza sebe mislim da se može naći nekoliko zanimljivih predstava u kojima sam sudjelovao i nekoliko dobrih kazališnih uloga koje sam odigrao. U tom „prvom poluvremenu“ moje karijere igrao sam u desetak filmova i nekoliko tv serija.

Smorate li da je kazališno stvaralaštvo općenito gledajući, medijski nedovoljno popraćeno?

Kultura danas zauzima sve manje prostora u medijima, što naravno nije dobro. Ljudi koji vode kazališta moraju biti izuzetno domišljati kako bi isprovocirali, odnosno dobili adekvatnu medijsku pažnju.

Iako ste u karijeri ostvarili na desetke filmskih i stotine kazališnih,obilježile su Vas uloge u televizijskim serijama. Osim već spomenutih „Kapelskih kresova“, „Otpisanih“, glumili ste i u „Boljem životu“ i „Sivom domu“. Koliko su te serije svojevremeno bile alternativa tada klišeiziranim televizijskim projektima i koliki su tada bili honorari jednog glumca koji je recimo, tumaćio neku od glavnih uloga?

Sve serije koje ste spomenuli, obilježile su, svaka na svoj način, vrijeme u kojem su nastale. U seriji „Otpisani“ prikazanoj

1974. godine po prvi put se NOB prikazuje na jedan suvremeniji način, brzo, duhovito, lepršavo. Likovi nisu biti toliko crno - bijeli; „naši“ su više nego ikada prije, bili ljudi od krvi i mesa i zbog toga je serija bila izuzetno prihvaćena to vrijeme. „Bolji život“ je prva serija koja je prikazivana nekoliko sezona i ima veliki broj epizoda i bila je preteča „sitcom“ na ovim prostorima. „Sivi dom“, prikazan početkom 1986. godine, po mom skromnom mišljenju jedan je od najznačajnijih televizijskih projekata bivše države u kome su tada već iskusni scenarist Gordan Mihić i mladi redatelj Darko Baić bez milosti, istinito, s puno crnih tonova i s puno talenta prikazali život štićenika u popravnom domu. Seriju ne mogu zaboraviti ni zbog činjenice da je nekoliko tada mladih glumaca ostvarilo fascinantne uloge, prije svih Zoran Cvijanović, Branislav Lečić, Žarko Laušević, Mirjana Jokić, Željka Cvijetan... Jako sam zadovoljan što sam imao prilike sudjelovati u spomenutim serijama, naročito u „Sivom domu“. Teško mi je precizno uspoređivati tadašnje honorare s današnjima jer su se vrijednosti, a i valute promijenile, ali sam uvjeren da su tada honorari bili veći zbog 2 bitna razloga; nije bilo privatnih producenata koji sada otkidaju značajni dio „kolača“ i tada nije postojala hiperprodukcija glumaca. U to vrijeme na 20 milijuna stanovnika, godišnje smo imali 20-ak diplomiranih glumaca. Danas ih samo u Hrvatskoj diplomira znatno više.

Početkom ovog stoljeća, u skladu s izrekom: „Forma je prolazna, klasa je vječna“, u glumačkom ste smislu počeli proživljavati neku svoju novu mladost. I opet je bila riječ o serijama, točnije „sapunicama“...

Hvala Bogu nisu bile samo „sapunice“. Moje „drugo poluvrijeme“ počeo sam u HNK Split za vrijeme Mani Gotovac na čiji sam poziv kasnije prešao u HNK Rijeku. Osim „sapunica“ bilo je i nekoliko izuzetno zanimljivih kazališnih projekata, a i nekoliko serija koje nisu „sapunice“. Prije svega u Splitu predstava „Tetovirana Ruža“ u kojoj sam sa velikim zadovoljstvom igrao zajedno sa predivnom Ksenijom Prohaskom, zatim „Nosi nas rijeka“ Elvisa Bošnjaka, „Tko se boji Virginie Woolf“, u Rijeci Fleš u „Gloriji“, „Galeb“ u kojem sam igrao Trigorina, „Miris i zlato i tamjan“ uloga Malog, Salijeri u „Amadeusu“,

„Tramvaj zvan žudnja“ uloga Mitcha... projekti su kojih se rado sjećam. Tu svakako spada i izvrsna predstava „Malograđani“ u kojoj sam igrao Ptičara i koju je u Podgorici režirao veliki Paolo Magelli, čeleći dati doprinos zbijavanju regionalnog kulturnog prostora, a u kojoj su igrali sjajni Meto Jovanovski iz Skoplja, Voja Brajović i Tanja Bošković iz Beograda, Kenija Mišić iz Ljubljane... U međuvremenu sam snimio tv serije „Novo doba“, „Vila Marija“, „Cimmer fraj“, „Ruža vjetrova“, „Loza“, „Prvaci sveta“, „Kud puklo da puklo“, „Na granici“ i „Blago nama“. Sve skupa preko 1000 epizoda !!!

Tijekom karijere imali ste priliku, bolje reći privilegiju, raditi s nekim od najboljih glumica, a ujedno i najljepših žena na ovim prostorima. Koje od njih su Vas se najviše dojmile i zbog čega?

Zahvalan sam što sam imao privilegiju igrati s Milenom Dravić, Anom Karić, Milenom Zupančić, Herminom Pipinić, Nedom Arnerić, Dušicom Žegarac, Sekom Sabljić, Almom Pricom, Tanjom Bošković, Anicom Dobrom, Ksenijom Prohaskom, Ksenijom Pajić, Ecijom Ojdanić, Barbarom Nolom... Sve je nijh



odlikovala velika kolegijalnost, izuzetna profesionalnost i beskrajna ljubav prema poslu kojim se bave.

Da kažemo sad koju riječ i o našoj osnovnoj temi, odnosno željeznicu. U više navrata i u različitim prigodama, izjavljivali ste kako obožavate putovati vlakovima. Koji su to razlozi zbog kojih su Vam ta putovanja draža od putovanja nekim drugim prijevoznim sredstvima?

U vlakovima sam se uvijek osjećao bolje nego u avionu u kojem se nikada nisam mogao opustiti do kraja, ili u autobusu u kojem nikada nisam imao dovoljno svog prostora. Vožnje vlakovima su uvijek bile poetičnije i manje stresne, naročito od vremena kada smo si mogli priuštiti spavača kola. U vlaku možeš prošetati i odspavati kao čovjek, upoznati nove ljudе, igrati karte, lagano raspakirati i pojesti pohano pile, kupiti piće koje voliš... Već nekoliko godina nisam imao prilike putovati vlakom pa ne znam da li se danas u vlaku sve to može?

Možete li se prisjetiti kada i gdje je počela ta Vaša ljubav prema vlakovima?

Kad sam imao 8 ili 9 godina putovali smo

vlakom od Splita do Stanišića u Vojvodini na granici sa Mađarskom. To je bilo moje prvo pravo putovanje. Bez obzira što smo putovali 2. klasom i što je putovanje trajalo dugo, bio sam fasciniran i mislim da sam se u vlakove zaljubio već na prvom putovanju.

Vezano uz snimanje serije „Kapelski kresovi“, postoji i jedna zanimljiva zgoda koju ste doživjeli putujući s Vašim pokojnim kolegom Pavlom Vuisićem. O čemu je bila riječ?

Poslije predstave koju sam odigrao u Beogradu, otišao sam na vlak za Rijeku jer sam sutra ujutro trebao snimati negdje oko Delnice. U vlaku je bio i moj uvaženi kolega Paja Vušić. Lijepo smo se smjestili svatko u svoj kupe, izišli na hodnik i jedan od nas dvojice predložio je da popijemo nešto. Sjeli smo ispred priručnog vagonskog bifea i u ugodnoj atmosferi, zajedno s konduktorem popili neeeekoliko pića. Kad više nismo mogli, otišli smo na spavanje. Vozač je čekao u Delnicama, ali nas nije bilo. Konduktor nas je probudio tek u Rijeci. Bilo nam je vrlo neugodno jer smo organizatorima napravili veliki problem. Sljedeći put kad smo putovali zajedno, čim smo se sreli na stanici Paja mi kaže: „Sine, da



ti pokažem nešto“. Otvori torbu, a u njoj velika budilica s 2 velika zvona. „Sutra nećemo zakasniti“ kaže Paja i krenem prema bifeu. Bio je veliki profesionalac.

Kad smo već spomenuli kolegu Vušića, legenda kaže kako s njim nitko nije htio biti cimer u sobi zbog konstantnog i preglasnog hrkanja. Je li u vlaku bila ista situacija?

Nisam s dragim kolegom nikada bio cimer, a u vlaku „nenormalno“ dobro spavam tako da to ne mogu potvrditi.

Općenito gledajući, često ste se prilikom tih svojih putovanja vlakovima znali družiti sa željezničkim osobljem. Razlog su bile zajedničke teme ili zajednički „rituali“?

Mislim da je pitanje pristojnosti da se s domaćinima podružite i popričate.

Često ste putovali noćnim vlakovima. Kako su tada izgledala ta putovanja; kakva je bila udobnost, kolika popunjenoš, što se moglo kupiti u vlaku...?

U periodu do kraja 80-ih često sam putovao vlakom. Sjećam se gužvi, ali samo za vrijeme državnih praznika i u

vrijeme turističke sezone. Spavača kola su bila vrlo udobna i uvijek besprijeckorno uredna. Koliko se sjećam moglo se kupiti u vino i pivo i razni „unučići“.

Jeste li tijekom svoje dugogodišnje karijere osim na prostorima bivše države imali priliku putovati i željeznicama nekih drugih država?

Nisam se vozio željeznicom van prostora bivše Jugoslavije. Ali vidim da su „vani“ željeznicе znatno brže i komfornej. Ministar Butković najavljuje da se spremaju velika ulaganja u modernizaciju naše željeznic i to me jako veseli.

Koliko često danas putujete vlakovima?

Prije nekoliko godina sam sa prijateljima iz Rijeke išao vlakom u Karlovac na „Festival piva“. Htjeli smo nas 10-ak provjeriti da li je točno da je pohano pile najukusnije u vlaku. Pile je bilo stvarno super. Konduktér je bio genijalan jer nam je za istu cijenu karte odrecitiro nekoliko pjesama i to jako dobro. Putovanje je trajalo par sati više nego što smo planirali, jer smo na dva mesta gdje se popravljala pruga morali prelaziti u

autobuse. Putovanje je bilo malo bizarno, ali lijepo, neobično i nezaboravno.

Kad je riječ o profesionalnom dijelu života, što trenutno snimate, a u onom privatnom dijelu, kako provodite vrijeme kad ne snimate?

Trenutno ne snimam. Odmaram se po pravilima „novog normalnog“ koja mi sve manje prijaju. Do nedavno sam se dobro držao jer sam vjerovao da ćemo se uskoro cijepiti, pa da ćemo se poslije toga početi vraćati ka „starom normalnom“, prije nego ga zaboravimo. Ne znam kakve smo ugovore napravili sa proizvođačima cijepiva, ali ako ti ugovori išta vrijede, moramo proizvođače žestoko pritisnuti, da bismo se ponovo mogli normalno družiti. Svima nam nedostaju druženja, blizina dragih, rukovanja, zagrljaji...

Poštovani gosp. Radić, hvala Vam još jednom u ime naših čitatelja što ste odvojili dio svog vremena za nas i ovaj naš razgovor. U nekom budućem vremenu želim Vam prije svega puno zdravlja, a na profesionalnom planu još puno uloga i to naravno, po mogućnosti u komedijama!



„PRIVREMENO“ U NAŠICAMA

PİŞE: Nebojša Gojković
FOTO: Nebojša Gojković

Dana 16. listopada 2020.g., nedaleko kolodvora Našice zapalio se vlak broj 6016 koji je prometovao na relaciji Osijek - Virovitica. Riječ je bila o dizel - motornom vlaku serije 7121 proizvedenom „nedavno“, točnije 1980. godine i to je već 4. takav koji se zapalio u posljednje dvije godine (moja žena je isto godište, a ne pali se tako često). Kako je kasnjom istragom utvrđeno, uzrok zapaljenja bio je tehnički kvar motora. Vlak je u potpunosti izgorio, a sreća u nesreći bilo je to što prilikom požara nitko od putnika ili osoblja vlaka nije ozlijeden. O ovom već gotovo uobičajenom događaju na našim prugama izvijestili su svi mediji, kako oni pisani, tako i oni elektronički. Većina njih uradila je to korektno, dok je jedan manji broj to uradio već poslovno senzacionalistički. Ono što je od vlaka ostalo, dan kasnije odvučeno je u kolodvor Našice, točnije na istočnu stranu 1. kolosijeka. Po riječima ponajboljih sinova HŽ Infrastrukture, izgorjela olupina tu je smještena samo privremeno. E sad, problem se pojavljuje u samom značenju i tumačenju termina „privremeno“. Dok se u uobičajenoj praksi i konverzaciji taj

termin stavlja u odnos s nekom normalnom vremenskom jedinicom ili distancom, na željeznici on ima posve drugo značenje iz razloga što je vremenska jedinica prema kojoj se stavlja u odnos najčešće vječnost. Tako u našoj tvrtki imamo kolodvore koji već godinama „privremeno“ rade sa smanjenim brojem izvršitelja, imamo i one koji isto tako godinama „privremeno“ ne rade vikendom i blagdanima, imamo čitave pruge koje „privremeno“ ne rade noću, imamo redovite vlakove koji već mjesecima „privremeno“ ne voze... Polako ali sigurno, stvara se dojam kako nam je i čitava željeznica u stvari tu tek „privremeno“, odnosno sve dok je oni najbolji među nama potpuno ne „ugase“. Ali, to je već neka druga priča... Uglavnom, onaj spomenuti „privremeni“ smještaj izgorjele olupine u Našicama traje već 4 mjeseca. Da je kojim slučajem riječ o nekom drugom kolodvoru u koji je ova olupina ostavljena, možda to i ne bi bilo nešto vrijedno spomena. Međutim, kako je ovdje ipak riječ o kolodvoru koji je u Regiji Istok jedan od rijetkih koji je sve ove godine uspio zadržati zavidan obim posla u teretnom prometu, kao i činjenici da ostaci izgorjelog vlaka stvaraju

velike probleme izvršnim radnicima prilikom njihovih redovnih poslova, sve to je i više nego dovoljan razlog da se o jednoj takvoj situaciji kritički progovori i upozori sve one koji pred njom zatvaraju oči. Problemi koje sam spomenuo, a tiču se izvršnih radnika, ogledaju se prije svega u činjenici da je dio 1. kolosijeka na kojem se olupina nalazi, uglavnom namijenjen istovaru vagona s rasutim teretom koji redovito stiže za jednu privatnu tvrtku. U pravilu teret dolazi u skupini od 12 vagona, što je jedan optimalan broj jer točno toliko ih i stane na taj dio kolosijeka. Kako su postavljanjem one olupine kapacitet i iskoristivost kolosijeka smanjeni, tako se već 4 mjeseca na njega za istovar može postaviti samo 8 vagona. U praksi to znači da se preostala 4 vagona ne mogu istovariti zajedno s ostalima, već obično nakon što se istovari prvi 8 vagona, iz Osijeka mora doći vlak zajedno s manevarskim osobljem kako bi se napravila izmjena, odnosno s 1. kolosijeka maknuli već istovareni vagoni, a na njihovo mjesto postavila ona preostala 4 za istovar. Još veći problem od ovog predstavlja to što se već 4 mjeseca svako manevriranje u

kad su problemi izvršnih radnika u pitanju, a što bi se jednostavno moglo sažeti u samo jednu riječ; NIŠTA. Sad, u neku ruku ih i razumijem. Da je tu kojim slučajem riječ o problemima nekog tehnologa ili ne daj Bože instruktora prometa, odnosno zanimanja koja predstavljaju „kičmu“ i sam „temelj“ željeznice, pa da se čovjek još i zabrine i angažira. Ovako, riječ je tek o običnim skretničarima i prometnicima vlakova, a oni ionako, kako to mudro znaju reći najpametniji među nama: „Mogu biti sretni što uopće rade!“ Upravo je nevjerojatno da nitko iz naše tvrtke već 4 mjeseca nije uspio natjerati svoje kolege iz druge tvrtke, točnije HŽ Putničkog prijevoza koji je vlasnik predmetne olupine, da uklone to svoje smeće s prostora HŽ Infrastrukture. Natjerati ih ne iz nekog hira ili inata, već zbog toga što to smeće predstavlja problem izvršnim radnicima pri njihovu obavljanju redovitih poslova. Pitam se da li bi dottični bili tako nezainteresirani i ležerni kada bi netko na njihove privatne prostore odložio nekakav krš i otpad sličan ovome? Ne znam zašto, ali sklon sam vjerovati da bi u tom slučaju bili puno ekspeditivniji. Nada da će se stvari promijeniti nabolje pojavila se početkom ove godine kada je Regija Istok nakon dvoje saznali za sve prije navedeno, nisu gubili vrijeme i okljevali, već su odmah i bez puno razmišljanja uradili ono što najčešće urade

i realan, te priznati da je ovaj problem takve prirode da se ne može očekivati da bude riješen na lokalnoj razini. Ovo mogu riješiti jedino ljudi iz samog „vrha“ naše tvrtke, pa upravo iz tog razloga ovim putem pozivam čelne ljudе Sektora za promet, a posebno predsjednika i članove Uprave HŽ Infrastrukture, da se odmah i bez odlaganja uključe u rješavanje ovog problema. Ukoliko se zbog situacije s olupinom na 1. kolosijeku dogodi ono što nitko od nas ne bi želio, odnosno nekakav izvanredni događaj s težim posljedicama, nitko za to neće moći optužiti samo i isključivo izvršne radnike i samo na njih „svaliti“ svu odgovornost. Za ovaj problem znaju svi, pa je tako i odgovornost za sve što će on možebitno prouzročiti podjednako na svima onima koji su mogli, a nisu učinili ništa da se isti riješi. U jednom od slijedećih brojeva našeg glasila izvijestit ćemo Vas o epilogu ovog slučaja. Kako list „NA PERONU“ izlazi kao mjesecišnik, vidjet ćemo koliko će još brojeva biti objavljeno prije nego što problem u kolodvoru Našice konačno bude riješen. Ako ne za stalno, a ono barem privremeno...



ATRAKCIJA

u skretanje by nenad katanich

FOTO: Nebojša Gojković



**NAIME, KAO
ŠTO JE SVIMA
POZNATO, NAKON
POPUNJAVANJA
„NADGRADNJE“
IZ ČISTA MIRA ONI
PREKO 65 GODINA
POČELI SU ODLAZITI
U MIROVINU. I NE
SAMO TO, NEGOT
ZAMISLITE, ONI
MLADI, MOŽEMO
REĆI KOJI SU
JUČER DOŠLI NA
ŽELJEZNICU, POČELI
SU IZ ČISTA MIRA
DAVATI OTKAZE I
ODLAZITI U EU NA
NEKOLIKO PUTA
BOLJE PLAĆENE
POSLOVE.**

Bruno i Veselko su u biti bili simpatični momci. Nisu pravili nered na kolodvoru, ali ipak bi se svi nastojali otresti te dvojice kao pas buha. Kruži urbana legenda da su oni jedno vrijeme bili uho i oko lveka na kolodvoru. Logičan zaključak je proizašao iz činjenice da su uвijek poslije njihova motanja i pojavljivanja na kolodvoru sjevale prijave od lveka. Te prometnica Irena je otišla ranije kući, te pomoćnik Donat je došao kasnije na posao... Bruno i Veselko su se branili da nemaju s tim veze, da su oni samo ljubitelji željeznice, koji fotografiraju vlakove i skupljaju stare željezničke predmete. Nitko im nije vjerovao. Oni koji su im bili malo naklonjeni, kao prometnik Nikola, tvrdili su da su oni to učinili nesvesno, svojim objavama na netu, pa je inteligentni lvek došao do informacija. I šefu kolodvora to je išlo na živce. Iako su mu momci bili simpatični.

Ali uporni kakvi jesu, Veselko i Bruno su i dalje dolazili na kolodvor, fotografirali lokomotive, vagone, kolosijeke... jedino ih nisu primali u prometni ured. Čak ni skretničar Bartol ih više nije primao u blok iako je bio sav ponosan kada bi im pričao priče iz željezničke prošlosti, a oni upijali kako spužvu.

I desilo se ono što se obično desi samo jednom u životu. Možemo reći da je to zaista bila prilika života. Bruno i

Veselko nisu mogli vjerovati svojim očima čitajući papir u svojim rukama. O čemu je bila riječ?

Naime, kao što je svima poznato, nakon popunjavanja „nadgradnje“ iz čista mira oni preko 65 godina počeli su odlaziti u mirovinu. I ne samo to, nego zamislite, oni mlađi, možemo reći koji su jučer došli na željeznicu, počeli su iz čista mira davati otkaze i odlaziti u EU na nekoliko puta bolje plaćene poslove.

Dakle, nije bilo izbora. Ilek je bio stjeran pred zid i pozvao je šefa kolodvora da nađe rješenje za manjak prometnika i skretničara i ostalog najnižeg življa u hranidbenom lancu. Očito je došlo vrijeme za očajničke poteze jer se na natječaje, čak i uz plaćenu prekvalifikaciju ne želi nitko javiti. Nije baš nitko - javljaju se invalidi rada iz drugih firmi, jer su invalidnine očajne, ali uz naviše nategnute propise to je nespojivo sa prvom zdravstvenom grupom.

I tako oni pozvaše ljubitelje željeznice Brunu i Veselku da se zaposle na željeznicu. Ta sreća se ne može opisati riječima. Već su se vidjeli u željezničkim uniformama, kako veselo mašu zastavicama i loparićima, okreću skretnice i telefoniraju!

Ali odmah je uslijedio šok. Bili su pozvani na procjenu sposobnosti kod kumčeta druga Buzdovana. Njega inače u kuloarima zovu 00.

Ne nije asocijacija na toalet već na slavnog agenta 007 zbog njegove ovlasti da ubije bez dozvole - u ovom slučaju da otkaz bez objašnjenja.

Inače ovo je kumčetu 00 bio prvi i jedini radni zadatak od kada je došao u firmu, pa je bio zbog toga ljet što ga uznemiruju iz uobičajene radne rutine.

-Što vi hoćete?

-Pa nas su poslali da se zaposlimo kao prometnici i skretničari!?

-Ma da, vas dvojica? Kakve vi kvalifikacije imate?

I tako Bruno i Veselko počeše objašnjavati sve što su znali i naučili o željeznicu, signalima, lokomotivama, vlakovima. Kumčetu 00 to je bilo preporno za slušati. Odgovorio im je: „Momci posao na željeznicu je ozbiljan i odgovoran. Za vas dvojicu nema nade. Iako je posao na željeznički atraktiv, vas dvojica nemate dovoljno motivacije a ni sposobnosti za rad na željeznicu!“

Ne moram i ne mogu opisati tugu i bol koju su doživjeli Bruno i Veselko. Imali su osjećaj kao da im je preteg na prsima.

Jedno je sigurno - više neće slikati vlakove i kolodvore.



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**

