

VIJESTI SINDIKATA PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE

# zPERNU

SIJEČANJ 2022.



SIJEČANJ 2022. • BROJ 119 • ISSN 1132 - 7739

**HŽ CARGO ODLAZI IZ PLOČA**

HŽ CARGO PLOČE SE GASI

**DA SE NIKAD VIŠE NE PONOVI**

DRAŽEN DAVIDOVIĆ

**POZNATA LICA I ŽELJEZNICA**

KARMELA VUKOV COLIĆ





FOTO: Anto Iličić



FOTO: Nebojša Gojković



## NOVOGODIŠNJA ŽELJA

U početku smo nove godine. Jedva shvaćamo kako je brzo prohujalo vrijeme koje je iza nas, i kako se puno toga dogodilo u proteklom vremenu. Od nekih dana još trpimo, a na neke gledamo s ponosom i radošću. Ujedno nas pritišću naše misli glede budućnosti: što će nam donijeti 2022.? Puno toga smo planirali u prethodnoj godini, i od puno toga morali smo odustati. Možda će sve biti dobro, nadamo se da ćemo biti zdravi, da nas neće pogoditi nesreća. Moramo živjeti s nesigurnošću, da ne znamo što će biti sutra. Pred nama je 365 darovanih dana i godina 2022. Mnogi od tih dana već su rezervirani u kalendaru ne samo mome nego i vašemu: poslovni termini, rođendani, možda posebni jubilej, posjet liječniku, sjednice SPVH itd. Što će tada stvarno biti, mi to ne znamo.

Također u godini 2022. imat ćemo mnoga iskustva. Puno toga iznenađujućeg, predvidivog, znakova ljubavi i znakova neprijateljstva, puno toga će nas učiniti sretnima, nešto će nas uzbuditi, puno toga će nam uspjeti, a bit će i neuspjeha.

S kakvim raspoloženjem idemo u Novu godinu? Kažete li možda u sebi: Nova ili stara, i dalje će biti kao

i dosad? Moguće je da se bojite Nove godine, jer vam je jasno, kako vrijeme prolazi? Imate li straha što vam ova godina donosi ili što ćete biti stariji? Ili ste napeti za iskustva koja će vam se nuditi sljedećih 365 dana? Jeste li radoznali za nove mogućnosti, koje će se pokazati?

Što očekujemo iz godine u godinu? Iz dana u dan? Danas? Sada? Rođenje djeteta? Da djeca odrastu? Dobro plaćen posao? Srodnu dušu? Godišnji odmor? Mirovinu? Očekujemo li još nešto u životu? Ili možda više ništa ne očekujemo?

Zivimo u vremenitom dijelu vječnosti i na koncu odlazimo u vječnost. U tom putovanju od vječnosti do vječnosti život može značiti mnogo toga. Život je iznenadenje jer zatekne nas spoznaja da jesmo, da živimo, da postojimo. Život je mogućnost da izaberemo svoj put. Život je i svečanost ako izaberemo u slobodi i ljubavi prave vrijednosti. A prave vrijednosti su uvijek Božje vrijednosti. A svečanost nije uvijek i nužno puna trpeza. Zna biti skromna i preskromna. No, ako je Bog svečar za našim stolom ništa nam uzmanjkat će.

**fra Jozo Župić**

### IMPRESUM

Glavni urednik:  
Anto Iličić

Novinari:  
Ante Kunčić,  
Andrija Vranešić,  
Dražen Lihtar,  
Ivica Stojak,  
Josip Tirić,  
Nebojša Gojković,  
Nenad Katanić,  
Anto Iličić.

Naslovnica:  
**Karmela Vukov Colić**  
foto: Nebojša Gojković

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:  
**spvhaperonu@gmail.com**

# TRAŽENJE: OTVARANJE PRUGE OD 00 DO 24h

PIŠE: Ante Kunčić  
FOTO: Ivica Stojak



**AKTUALNO**

Uredbom o razvrstavanju željezničkih pruga, pruga M604 Oštarije - Gospic - Knin - Split svrstana je u željezničke pruge za međunarodni promet, a svakako je od regionalnog značaja u povezivanju Dalmacije i Like sa ostatkom Republike Hrvatske. Pruga povezuje srednjodalmatinske morske luke s glavnim (koridorskim) željezničkim prugama odnosno sa željezničkom mrežom susjednih država.

Uz sve specifičnosti pruge, različitih načina osiguranja pojedinih kolodvora koja su posljedica uništavanja željezničke infrastrukture tijekom agresije na Republiku Hrvatsku i slabe propusne moći pruge, pristupilo se i ograničavanja radnog vremena na pojedinim dionicama pruge, a što u konačnici odvraća željezničke prijevoznike od planiranih i najavljenih prijevoza.

Posljednji u nizu problema stvorio je nespretno određen prekid rada na dionici od Primorskog Dolca do Splita tijekom noći. Ovaj prekid rada kolodvora je neodrživ, što posebno dolazi do izražaja tijekom ljetnog perioda kada je gotovo svakodnevno zbog kašnjenja vlakova i slabe propusne moći pruge dolazilo do produžavanje

radnih vremena pojedinih kolodvora, a na što smo i više puta upozoravali. Kao očiti problem nefunkcionalne organizacije rada koji se javlja izvan ljetnog perioda navodimo kolodvor Solin u kojem je određen prekid rada od 22:45 do 3:45 sati.

Kroz Izvješće o mreži u kolodvoru Solin predviđeno je da HŽ Infrastruktura d.o.o. pruža uslugu pristupa kolosijekom do objekata za opskrbu gorivom u vremenu od 4:00 do 22:00 sati. HŽ Putnički prijevoz zbog nemogućnosti organiziranja namirenja gorivom u predviđeno vrijeme svakodnevno dostavlja zahtjeve za namirenje gorivom u vremenskom periodu od 22:05 do 23:30 što predstavlja problem obzirom na ograničeno radno vrijeme kolodvora. Prazne garniture vlakova nakon završenih vožnji dolaze u kolodvor Solin u 22:02, 22:09 i 22:37 sati na namirenje gorivom što je izvan vremena predviđenog Izvješćem o mreži. Sukladno Uputi za obavljanje manevarskog rada u svrhu namirenja gorivom vučnih vozila predviđen je vremenski period od 45 minuta za pojedino vozilo. Kako se namirenje gorivom vučnih vozila ne stigne obaviti za vrijeme radnog vremena

kolodvora, radnici HŽ Putničkog prijevoza sami obavljaju postavljanje manevarskih puteva vožnje koristeći kapacitete kolodvorskog područja što svakako nije u skladu sa Izvješćem o mreži.

Koristimo priliku i ukazati na probleme dolaska i odlaska radnika na radno mjesto prije početka službe odnosno nakon završetka radnog vremena kolodvora, jer dosta radnika zbog nedostatka adekvatnog prijevoza dolazi u kolodvor navečer kako bi mogli započeti sa radom u 3:45 sati. Posljedica takvog rada je i dramatično povećanje bolovanja, kao i povećanje broja radnika koji gube zdravstvenu sposobnost.

Podvučemo li crt u pod sve navedeno, a kako bi osigurali opstojnost željezničkog prometa u Dalmaciji tražimo i predlažemo da cijela pruga M 604 Oštarije - Gospic - Knin - Split bude otvorena za željeznički promet u vremenskom periodu od 00:00 do 24:00 sati. Ta odluka bi svakako olakšala i rad željezničkim prijevoznicima te korisnicima željezničkih usluga koji ne bi bili ograničeni prekidima rada kolodvora, te bi mogli kvalitetnije organizirati prijevoz.



broj: 30-12-2021.RKPRJPJ  
Split, 14. prosinca 2021. godine

HŽ Infrastruktura d.o.o.  
Ivan Kršić, Uprava  
Sektor za promet  
Tihomir Španić, direktor

Predmet: otvaranje pruge M-604 Oštarije-Knin-Split od 00:00 do 24:00 sati

Uredbom o razvrstavanju željezničkih pruga, pruga M604 Oštarije – Gospic – Knin – Split svrstanja je u željezničke pruge za međunarodni promet, a svakako je od regionalnog značaja u povezivanju Dalmacije i Like sa ostatom Republike Hrvatske. Pruga povezuje srednjodalmatinske morske luke s glavnim (koridorskim) željezničkim prugama odnosno sa željezničkom mrežom susjednih država.

Uz sve specifičnosti pruge, različitim načina osiguranja pojedinih kolodvora koja su posljedica uništavanja željezničke infrastrukture tijekom agresije na Republiku Hrvatsku i slabe propusne moći pruge, pristupilo se i ograničavanju radnog vremena na pojedinim dionicama pruge, a što u konačnici odvraća željezničke prijevoznike od planiranih i najavljenih prijevoza.

Posljednji u nizu problema stvorio je nespretno određen prekid rada na dionici od Primorskog Dolca do Splita tijekom noći. Ovaj prekid rada kolodvora je neodrživ, što posebno dolazi do izražaja tijekom ljetnog perioda kada je gotovo svakodnevno zbog kašnjenja vlakova i slabe propusne moći pruge dolazio do produžavanje radnih vremena pojedinih kolodvora, a na što smo i više puta upozoravali.

Kao očiti problem nefunkcionalne organizacije rada koji se javlja izvan ljetnog perioda navodimo kolodvor Solin u kojem je određen prekid rada od 22:45 do 3:45 sati.

Kroz Izvješće o mreži u kolodvoru Solin predviđeno je da HŽ Infrastruktura d.o.o. pruža uslugu pristupa kolosijekom do objekata za opskrbu gorivom u vremenu od 4:00 do 22:00 sati. HŽ Putnički prijevoz zbog nemogućnosti organiziranja namirenja gorivom u predviđeno vrijeme svakodnevno dostavlja zahtjeve za namirenje gorivom u vremenskom periodu od 22:05 do 23:30 što predstavlja problem obzirom na ograničeno radno vrijeme kolodvora. Prazne garniture vlakova nakon završenih vožnji dolaze u kolodvor Solin u 22:02, 22:09 i 22:37 sati na namirenje gorivom što je izvan vremena predviđenog Izvješćem o mreži. Sukladno Uputi za obavljanje manevarskog rada u svrhu namirenja gorivom vučnih vozila predviđen je vremenski period od 45 minuta za pojedino vozilo. Kako se namirenje gorivom vučnih vozila ne stigne obaviti za vrijeme radnog vremena kolodvora, radnici HŽ Putničkog prijevoza sami obavljaju postavljanje manevarskih puteva vožnje koristeći kapacitete kolodvorskog područja što svakako nije u skladu sa Izvješćem o mreži.

Koristimo priliku i ukazati na probleme dolaska i odlaska radnika na radno mjesto prije početka službe odnosno nakon završetka radnog vremena kolodvora, jer dosta radnika zbog nedostatka adekvatnog prijevoza dolazi u kolodvor navečer kako bi mogli započeti sa radom u 3:45 sati. Posljedica takvog rada je i dramatično povećanje bolovanja, kao i povećanje broja radnika koji gube zdravstvenu sposobnost.

Podvučemo li crt u pod sve navedeno, a kako bi osigurali opstojnost željezničkog prometa u Dalmaciji tražimo i predlažemo da cijela pruga M 604 Oštarije – Gospic – Knin – Split bude otvorena za željeznički promet u vremenskom periodu od 00:00 do 24:00 sati. Ta odluka bi svakako olakšala i rad

SINDIKAT PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE, 10 000 ZAGREB, Trnjanska cesta 11f,  
tel.: +385 1 3783 171, fax.: +385 1 4576 007, ŽAT: 855/13171 GSM: 098/ 284-171, VPN: 74001  
e-mail: [spvh@zg.t-com.hr](mailto:spvh@zg.t-com.hr) [www.spvh.hr](http://www.spvh.hr)



SINDIKAT PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE  
UNION OF CROATIAN TRAIN DISPATCHERS

željezničkim prijevoznicima te korisnicima željezničkih usluga koji ne bi bili ograničeni prekidima rada kolodvora, te bi mogli kvalitetnije organizirati prijevoz.

S poštovanjem!

Ante Kunčić  
Regionalni kordinator SPVH u  
PRJP Jug

## KRATKE VIJESTI PROSINAC 2021.

• Na kancelariji šefa kolodvora u Zadru razbijeno staklo (27. prosinca 2021.). Počinitelj nepoznat.

• Nepoznato vozilo polomilo polubranik na ŽCP Nova Gradiška. Kvar popravljen za 65 minuta.

• Na pruzi Koprivnica - Rasinja TK stupovi nagnuti prema kolosijeku, ali ne zadiru u profil. Popravljeno isti dan.

• U kolodvoru Andrijevcu uočen požar na osovini vagona. Požar ugašen vatrogasnim aparatom.

• U kolodvoru Plase polomljen polubranik na ŽCP-u. Kvar otklonjen za 185 min.

• Zbog kvara skretnica br. 47 i 48 u kolodvoru Split Predgrađe kasnio vl. 520 +20 min.

• Na dionici Meja - Škrljevo na vlaku 42810 uočeni problemi s kočenjem. U kolodvoru Škrljevo obavljena PPK.

• Između kolodvora Ivankovo i Mikanovci dogodio se kvar lokomotive (u vlasništvu HŽ Carga). Kolosijek zauzet 120 minuta.

• U kolodvoru Koprivnica prilikom izlaza vlaka 48903 (vlasništvo RCC) uočen je tehnički problem na zadnjem vagonu - nabijanje i poskakivanje vagona. Vlak je zaustavljen i uz izuzetak oprez vraćen na kolosijek.

• U Zagreb Klari teretni vlak napetio na cestovna vozila na ŽCP-u koji je osiguran polubranicima. Promet vlakova prema zapadu bio u prekidu. U naletu ima ozlijeđenih. ŽCP isključen iz SS uređaja.

AKTUALNO

# RAZGOVOR S GLUHIM...

## Dopis SPVH

Poštovani direktore Španiću,

već uobičajeno (pogotovo kada Vas se suoči sa problemom koji ste sami proizveli) Vaš odgovor nema veze sa pitanjem niti nudi rješenje proizvedenog problema.

Uz pozivanje na samo jedan od mnogih propisa koji reguliraju ovu problematiku redovno nam isporučite zavidnu dozu samohvale i isticanja nepogrešivosti, kako Vaše tako i Vaših suradnika.

Na Vašu i našu žalost, svakodnevna događanja Vas demandiraju do te mjere da sve više postajete problem Vašim podređenima, ali i nadređenima. Da se ne odmaknemo previše od teme, još jednom podsjećamo na odredbe **Upute o radu i korištenju aplikacije ROMAN Anywhere (Uputa HŽI - 562)** koju radnici na terenu ne bi mogli poštovati da se slijepo drže Vaših naputaka i smjernica:

**Zaduženja i obaveze za provedbu postavljene organizacije rada u aplikaciji ROMAN Anywhere u slučaju smetnji i kvarova**

### Članak 5.

(2) U slučaju nemogućnosti rada u aplikaciji ROMAN Anywhere, Glavni prometni dispečer obavezan je:

- koristiti tiskani grafikon,
- evidentirati nastalu smetnju/kvar.

(3) U slučaju nemogućnosti rada u

aplikaciji ROMAN Anywhere, prometni dispečeri u područnim prometnim operativama obavezni su:

- koristiti tiskani grafikon,
- u nastaloj smetnji/kvaru mora odmah obavijestiti glavnog prometnog dispečera,

(4) U slučaju nemogućnosti rada u aplikaciji ROMAN Anywhere, prometnik vlakova obavezan je:

- kod prekida rada aplikacije ROMAN Anywhere, ne zatvarati aplikaciju kako bi imao na monitoru zadnje stanje elektronskog grafikona za svoje područje nadležnosti,
- koristiti tiskani grafikon,
- u slučaju nemogućnosti ispisa vozognog reda ad hoc vlaka (listice), vlaku dostaviti vozni red (listicu) podesnog vlaka po čijim elementima će prometovati do prvog kolodvora u kojem će mu se ispisati njegov vozni red (listica),
- evidentirati u Pe-20 sve prekide/otežanost u korištenju aplikacije (kvar uređaja, kvar na mreži i sl.),
- obavijestiti prometnog dispečera u područnoj prometnoj operativi i prijaviti nemogućnost korištenja aplikacije opisano u članku 8.

### Članak 8.

(5) Kada nastanu smetnje i kvarovi u aplikaciji ROMAN Anywhere, nadzor i reguliranje prometa vlakova se odvija temeljem:

- tiskanih grafikona i
- zadnjeg stanja grafikona na monitoru.

Tiskanje grafikona vozognog reda za potrebe radnika koji se njime svakodnevno koriste (prometnici vlakova i dispečeri) koštalo bi HŽ Infrastrukturu nekoliko tisuća kuna i riješilo bi problem. Ipak, poznavajući Vaš „modus operandi“, zasigurno ćete pribjeći izmjenama Upute HŽI-562 kako bi ipak na koncu Vi bili u pravu, bez obzira na gomilu problema koje pri tome proizvodite.

Do tada, teren se nalazi kako zna i umije unatoč direktoru koji ima „problem za svako rješenje“.

Nekoliko fotografija u prilogu dokazuju koliko je točna Vaša tvrdnja kako je, citiram: „... Sektor za promet je posljednjih godina, u suradnji sa Sektorom informatike i Sektorom za pristup infrastrukturom obavio sve potrebne prednje za informatizaciju tog dijela poslovanja (dostupnost mreže u svim kolodvorima kao preduvjet za funkcioniranje sustava Roman Anywhere i razmjenu informacija putem elektroničke pošte, nabava računala za sve kolodvore, dostupnost portala HŽI do svih radnih mesta kojima je to potrebno, višekratna edukacija osoblja, izrada potrebnih uputa). ... „

S poštovanjem.

Mario Grbešić  
predsjednik



Broj: M/207-12/2021  
U Zagrebu, 14. prosinca 2021. godine

**HŽ Infrastruktura d.o.o.**  
**Sektor za promet**  
**Tihomir Španić, direktor**

predmet: Izrada tiskanih grafikona voznog reda

**Poštovani,**

za vozni red 2021./2022. godinu nisu izdana, niti na teren dostavljena tiskana izdanja grafikona voznog reda. Za radnike kojima je grafikon neophodan u obavljanju svog posla (prometnici vlakova) predviđeli ste mogućnost uvida u iste u elektronskom obliku putem aplikacije Roman Anywhwere.

Tehnički iskorak i modernizacija je svakako nešto što treba donijeti poboljšanje i olakšati posao neposrednim izvršiteljima na terenu, što bi mi kao sindikat svakako podržali. Na žalost, tehničke promjene prati čitav niz propusta i loša pripreme za koju su zaslužne odgovorne osobe u sektoru kojim upravljate, a koji za posljedicu imaju to da se tehnički iskorak nepotrebno pretvori u korak natrag.

Uputa HŽI 562 o radu i korištenju aplikacije Roman Anywhere (u daljnjem tekstu: Uputa) u članku 8., stavku 5 propisuje da se u slučaju smetnje ili kvara na aplikaciji nadzor i reguliranje prometa vlakova odvija se temeljem tiskanih grafikona.

Nadalje, Uputa u svojim odredbama predviđa da prometnici vlakova kao korisnici aplikacije u procesu rada, imaju uvid u elektronski grafikon za svoje područje nadležnosti koje nije u cijelosti prikazano kao u tiskanom grafikonu za određenu željezničku prugu.

Prestankom rada aplikacije Roman Anywhere iz bilo kojeg razloga, prometnik vlakova ostaje „slijep“ sve dok se ne otkloni neurednost na aplikaciji.

Uredski namještaj u većini prometnih ureda prilagođen je stalnom korištenju grafikona voznog reda u tiskanom obliku (tzv. „bubnjevi“ ili okretni držači u koje su se umetali grafikoni) tako da je isti stalno u vidnom polju prometnika vlakova. Za razliku od grafikona, informatička oprema se postavljala tamo gdje je bilo mesta, često vrlo nepraktično za konstantno korištenje, kakvo se sada predviđa.

Slijedom navedenog predlažemo izdavanje tiskanih grafikona voznog reda za sve kolodvore za radna mjesta prometnika vlakova.

**S poštovanjem.**



Mario Grbešić, predsjednik

---

SINDIKAT PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE, 10 000 ZAGREB, TRNJANSKA 11 F,  
OIB: 85555259238, IBAN: HR5223600001101367698  
tel.: +385 1 3783 171, fax.: +385 1 4576 007, ŽAT: (66)13171 GSM: 098 / 284-198, VPN: 74000  
e-mail: [spvh@spvh.hr](mailto:spvh@spvh.hr) [www.spvh.hr](http://www.spvh.hr)

---



## KRATKE VIJESTI PROSINAC 2021.

- Na dionici pruge Josipovac - Osijek vl. 581 pregazio žensku osobu.
- Na dionici pruge Skrad - Zalesina povremeno nestajalo napona u kontaktnoj mreži.
- U kolodvoru Dugo Selo dogodio se lom polubranika na ŽCP. Počinitelj je nepoznat. Kvar pravljjen za 30 minuta.
- Na dionici pruge Zagreb Klara - Rasputnica Delta uočeno puknuće tračnice te je pruga zatvorena. Sanirano za 120 minuta.
- U kolodvoru Škrljevu izmjerenia brzina vjetra iznad 90 km/h.
- Vlak 81251 na relaciji Ludbreg - Solin zadržan u kolodvoru Zrmanja 18 min zbog blokiranja kočnih umetaka na vagonu.
- Dana 12. prosinca u kolodvorima Beli Manastir, Bizovac, Čačinci, Darda, Đurđenovac, Josipovac, Osijek D.G. i Slatina, promijenjeno je radno vrijeme na radnim mjestima skretničara, odnosno skretničara - postavničara. Na njihovu štetu, naravno.
- Dana 20. prosinca na ŽCP-u u Industrijskoj ulici u Slatini, a zbog nepoštivanja prometne signalizacije od strane vozača osobnog vozila, došlo je do njegovog „bliskog“ kontakta s vlakom 985. Teže ozlijedenih osoba nije bilo, pričinjena je materijalna šteta na osobnom vozilu i spomenutoj signalizaciji, kao i na vlaku koji je ostao u kvetu te su putnici dalje prevezeni autobusom.

# NEBRIGA NAŠA SVAKIDAŠNJA

PIŠE: Anto Iličić  
FOTO: arhiva SPVH

Da nismo pročitali kratku criticu u tiskanim medijima rješenje HAKOM-a od 3. prosinca 2021. prošlo bi nezapaženo. Dakle, HŽ Infri dogodio se, po 'ko zna koji put, inspekcijski nadzor. Inspekcijski nadzor proveden je radi kontrole izvršenja obveza glede izrade i isticanja izvata iz vozog reda za putnike, u svim službenim mjestima u kojima je voznim redom predviđeno zadržavanje vlakova radi ulaska i izlaska putnika, propisanih Pravilnikom o voznom redu u željezničkom prometu. Poznati, sad već bivši direktor Sektora za promet birao je nepoštivanje važećih akata, tako da i ne čudi da je inspekcijski nalaz uz nemirujući. Inspekcijski pregled je obavljen u 33 službena mjesta dana 26. listopada i 16. studenog 2021. o čemu je inspektor sastavio službene bilješke. Tako je utvrđeno da službena mjesta nemaju istaknut izvadak iz vozog reda za putnike u podsta službenih mesta: Sedramić, Siverić, Tepljuh, Kosovo, Dragovci, Bučje Koprivnica, Zarilac, Knežci, Ciglenik, Latinovac, Novoselci, Mihaljevci i Trenkovo. Izuzetno, službeno mjesto Dragovci ima istaknut izvadak iz vozog reda za putnike, ali se isti odnosi na kolodvor Nova Kapela - Batrina i ne sadrži podatak o razdoblju valjanosti te je inspektor utvrđio da se vozni red vlakova u izvatu iz vozog reda za putnike ne odnosi na vozni red 2020./2021. Službeno mjesto Latinovac nema niti ploču s nazivom službenog mesta.

Drugom prilikom inspektor je utvrđio manjak propisanih podataka na izvatu iz vozog reda za putnike u službenim mjestima: Preslo, Donji Dolac, Koprno, Cera, Planjane, Žitnić i Drniš. U Žitnić na izvatu iz vozog reda za putnike (odlazak vlakova) navodi se naziv „hrvatske željeznice“ a dolazak vlakova ne sadrži logotip i naziv upravitelja infrastrukture. Kod službenog mesta Drniš na izvatu iz vozog reda za

putnike (dolazak i odlazak vlakova) navodi se naziv „hrvatske željeznice“. Pogrešno razdoblje valjanosti inspektor je utvrđio na izvacima iz vozog reda za putnike kod tri službena mjesta: Perković, Blacko Jakšić i Požega. U kolodvoru Perković na izvatu iz vozog reda za putnike (odlazak) istaknuto je: „Vrijedi od 13. 06. 2021. do 11. 12. 2020.“... Zanimljive su greške koje je inspekcija otkrila: objave vožnje vlakova koji nisu ucrtani u važeći vozni red, ne objavljuvanje kalendara prometovanja, potpuno krivi podaci o vremenima dolazaka i odlazaka vlakova i još gore. O tužnom stanju su HŽI najbolje govori rješenje HAKOM-a, pa tko voli nek' pročita.

HAKOM jedobio očitovanje o isprvcima uočenih nedostataka, ali bez priloženih dokaza o učinjenom. Nama je jasno da su oprezni jer su više puta prevareni i izigrani od strane Sektora za promet koji je nositelj ove aktivnosti. Poznati majstor za tumačenje i primjenu propisa o sigurnosti, ali i bilo čemu drugome koji je donedavno bio na čelu Sektora za promet muljao je gdje je stigao.

Novinar Jutarnjeg lista uočio je ovu okolnost te je 17. 12. 2021. zapisao: „Ne treba se čuditi što Hrvati masovno odustaju od prijevoza vlakom, a moguće da je tome pridonijela i činjenica da dobar dio službenih mesta uopće nema istaknute izvatke iz voznih redova. Zbog poražavajućih rezultata inspekcije HŽI je naloženo da ih što prije otkloni te svoje poslovanje uskladi s odredbama zakona. A slobodno bi se moglo reći - i pravima putnika jer bi obavijest o voznom redu vlakova trebao biti minimum za obavljanje usluge javnog prijevoza koji ionako godinama pati od sve većeg manjka putnika.“

Obzirom da na željezničkoj infrastrukturi kojom upravlja HŽI

postoji 540 službenih mesta u kojima je voznim redom predviđeno zadržavanje vlakova radi ulaska i izlaska putnika, HAKOM izražava sumnju i „ne može se sa sigurnošću utvrditi da nadzirana osoba u cijelosti postupa s odredbama Pravilnika o voznom redu u željezničkom prometu“. Kako živimo u vrijeme izuzetno razvijenog protoka informacija, tako i svakodnevno za njima raste potreba i potražnja i u željezničkom prometu. Korisnici traže upozorenja na kašnjenja ili izostanke vlakova. Čuli smo, pročitali ili pogledali informacije iz razvijenih zemalja svijeta koje već godinama koriste velike prednosti koje pružaju inteligentni transportni sustavi; sve više zemalja odlučuje se na unapređenje svojih prometnih sustava. Jedno od funkcionalnih područja na željeznicama u Lijepoj našoj koje se da unaprijediti je informiranje putnika.

Usluge informiranja putnika odnose se prije svega na pripremno informiranje, putno informiranje te žurne objave tijekom putovanja. Putnici traže i zaslužuju pravovremena i točna objašnjenja zašto nema vlaka u predviđeno vrijeme i koliko je odstupanje od vozog reda.

Kod nas na željeznicama u RH jako je teško govoriti o kvaliteti usluge. Nebriga o kvaliteti željezničke usluge prije svega potvrđuje se odustajanjem od povećanja zadovoljstva naših stalnih korisnika. Pod kvalitetom mislimo na sigurnost i pouzdanost te odgovor na potrebe poznatih korisnika. Svakodnevni zastoje i kašnjenja u prometu najviše se očituju u gubicima na vremenu putovanja, povećanju stresa jer putnici postaju izrazito razdražljivi i netolerantni, smanjenjem stupnja sigurnosti u prometu koje se očituje u povećanju broja nezgoda i nesreća.

Svakodnevno svjedočimo smanjenju

broja korisnika naših usluga. I to je trajan, višegodišnji proces. Naš jedini željeznički prijevoznik nije svjestan potrebe za kretanjem stanovnika u svrhu zadovoljenja redovitih potreba. Još odjekuje izjava oštromognog čelnika HŽPP koji je danas u mirovini kako stanovnici Lijepe naše ne vole putovati željeznicom i druga jednako glupa i užasavajuća kao i prva: stanovnici Lijepe naše krivo su naseljeni, pa ih je teško povezati vlakovima.

Nakon ovakvih misli trebamo li se pitati uopće gdje smo mi u svemu ovome?

Sve dok naši korisnici ne budu imali lako dostupne informacije:

- o redu vožnji uz prikaz željezničke

mreže;

- točne i pouzdane informacije o dolascima i odlascima vlakova u bilo koje službeno mjesto,
- točne i pouzdane informacije o promjenama vozog reda;
- točne i pouzdane informacije unutar vozila o odredištu, usputnim zaustavljanjima i mogućim vezama s drugim oblicima javnog prijevoza bit ćemo mala, jadna i zaostala željeznička koja će nas svakog dana sve više nervirati.

Kako onda i kome govoriti i pisati o putnim informacijama koje moraju biti dostupne u pravom trenutku na vidljivim mjestima i putem interneta, mobilnih aplikacija...

## KRATKE VIJESTI PROSINAC 2021.

- Naš kolega Ivica Pravda, skretničar kolodvora Slatina, posljednjeg dana prošle godine ujedno je odradio i posljednju smjenu u svom radnom vijeku, te otišao u zasluženu mirovinu. Čestitke!

- U mjesecu prosincu izvršni radnici kolodvora Beli Manastir prometnu službu produžili su 4 puta, kol. Darda 5 puta, kol. Erdut 12 puta, a kol. Dalj 14 puta. Privatni život ionako je precijenjena kategorija.

- Dana 16. prosinca počeli su radovi na izgradnji podvožnjaka u ulici Sv. Leopolda Mandića („Čepinskoj“) u Osijeku, odnosno denivelaciji ceste ispod željezničke pruge Dalj - Varaždin. Isti bi trebali biti završeni za 20 mjeseci, čime će ujedno i mjesto rada „Stražara Čepinska cesta“ otici u povijest.

- Ove godine obilježit će se još jedan vrijedan jubilej: 10 godina od postavljanja spomenika „Čajna kuhinja“ u bivšu kancelariju šefa kolodvora u Đurđenovcu. Čestitke slavljenicima!

- Dana 12. prosinca na relaciji Zagreb - Osijek - Zagreb počeо je prometovati novi niskopodni diesel motorni vlak za regionalni promet (vl. 782 i 783). Unatoč tome, brzina prometovanja nije se smanjila.



## Kolodvori HŽ-a bez voznih redova, a ako ih imaju, vrijeme odlaska je krivo

Inspekcijski nadzor obavljen je 26. listopada i 16. studenog 2021., a zbog poražavajućih rezultata naloženo je što brže oticanje nedostataka

progresnog kolodvora. Inspektor za regulaciju tržista željezničkih usluga, vidljivo je iz dokumenta, nadzor je nad upraviteljem HŽ Infrastrukture napravljen u dva navrata, 26. listopada i 16. studenog 2021. godine, a zbog poražavajućih rezultata tvrtki je naloženo da ih što prije otkloni te svoje poslovanje uskladi s određenim zakonom.

A slobodno bi se moglo reći – i pravima putnika jer bi oknavši o voznom redu vlakova trebalo biti minimum za obavljanje usluge javnog prijevoza koji ionako godinama pati od sve većeg manjka putnika.

### Brojne nepravilnosti

Nadzor je tako bio napravljen nad sve skupa 33 službenih mjesata, a inspekcija je zaključila da kod njih 13 uopće nije bilo istaknut izvaka iz vozog reda vlakova, izuzev mjeseta Dragovci koji je imao istaknut dokument, ali se provjerom utvrdilo da se odnosi na kolodvor Nova Kapela - Batrina

### Problemi s vlakovima

službenih mjeseta na kojima je napravljen nadzor

33

mjeseta nije imalo istaknutog izvaka iz vozog reda, izuzev mjeseta Dragovci koji je imao istaknut dokument, ali se provjerom utvrdilo da se odnosi na kolodvor Nova Kapela - Batrina

6721

- broj vlaka koji prometuje u Požegi, a otvorenje je da u voznom redu za 2020./2021. godinu uopće ne postoji

5507

- broj vlaka na službenom mjestu Prešo za koji se putnike pogrešno informira da odlazi u 16.59 umjesto 16.56 sati.

**Prvi po nemaru je Latinovac koji nema izvadak iz vozog reda te čak ni tablu s nazivom službenog mjeseta**

inspektor otkrio da, pored nedostajućeg izvaka iz vozog reda, ne posjedi čak niti tablu s nazivom službenog mjeseta, a što je u rješenju posebno istaknuto.

O razini nebrige na pojedinim domaćim kolodvorima dalje svjeđeće brojne nepravilnosti koje je inspekcija zatekla na onim mjestima kada su imali izvake iz vozog reda.

Recimo, na službenom mjestu Prešo putnike se pogrešno informira kako vlak 5507 odlazi u 16.39 umjesto u 16.56 sati, pogrešno je bilo navedeno i vrijeme odlaska vlaka broj 5513, mjesec Donji Dolac pogrešno je navodilo informacije o razdoblju kad vlakovi ne voze, a za jedan vlak u Drnišu putnike se pogrešno obavještavalo da on vozi tek od 2. srpnja iako je u stvarnosti vlak u promet pušten već od 13. lipnja.

### Otklanjanje problema

Putnici koji su se u Ratkovci o odlascima vlakova informirali iz izvaka o voznom redu, na neke od njih moguće se nisu uspjeli ukreati – recimo, za vlak 6618 navodilo se da kreće osam minuta kasnije nego što u zbilji napusta peron, a u Suljkovicima su im se pak pomiješali brojevi vlakova i vremena dolaska i odlaska pa se ovde nitko nije mogao snaci u vremenu reda.

Zanimljivo je bila situacija i u Požegi – tamo je, naime, otkriveno da traženica voz vlak broj 6721 koji u voznom redu za 2020./2021. godinu upozore ne postoji, a u Pielericima se za vlak 6623 tvrdilo da ne vozi subotom, nedjeljom i blagdanom dok je u stvarnosti on prometovao svakodnevno. Zanimljivo, iz rješenja je vidljivo da je inspekcija po otkrivanju ovih nepravilnosti HŽ Infrastrukturu pozvala na očitovanje o svim okolnostima, a tvrtka se očitovala s početkom prošine te navela da je poduzela aktivnosti za otklanjanje uočenih nepravilnosti.

Problem je nastao u tome što inspekcija nije dostavila nikakve dokaze kojim bi potkrijepla ovu činjenicu, a kako tvrtka upravlja s čak 537 službenih mjesata u kojima je predviđeno zadržavanje vlakova, ne može se sa sigurnošću utvrditi da HŽ Infrastruktura nakon inspekcija postupa u skladu s propisima. □



**DRAŽEN PERNAR**

**prometnik vlakova u kolodvoru Suhopolje**

# MIRAN I ZADOVOLJAN

RAZGOVARAO: Anto Iličić  
FOTO: Anto Iličić

**Prije odlaska u Suhopolje, a kako bi se pripremio za razgovor, malo sam proguglao tražeći iole interesantnije podatke o tom mjestu. Inače, putevi su me često vodili u Slavoniju i natrag i vlakom i cestom te sam zapazio ljetopisu - Crkvu sv. Terezije Avilske, kažu, izgrađenu u klasicističkom stilu. Pod pokroviteljstvom grofova Jankovića ta crkva je započeta 1808. g., a dovršena 1816. godine. Na zapadnoj strani crkve, ispod oltara Gospe Lurdske nalazi se kripta u kojoj su u sarkofazima pohranjeni zemni ostaci obitelji grofa Jankovića.**

**Jednako tako u obližnjem parku mogu se vidjeti obnovljene zgrade dvorca u Suhopolju, koje su ostatak nekad velikog vlastelinskog kompleksa. Čitam - prve zgrade na mjestu današnjeg dvorca sagrađene su sredinom 18. stoljeća, u vrijeme kada je nastalo naselje Suhopolje. Veliku obnovu poduzeo je sedamdesetih godina 19. stoljeća tadašnji vlasnik Josip Jankovich de Pribert et Vuchin.**

## A željeznicu?

**Kolodvor Suhopolje smjestio se uz željezničku prugu Varaždin - Dalj ili žargonski Podravsku magistralu. To je za Lijepu našu uobičajena jednokolosječna neelektrificirana regionalna pruga duljine 250 km. Veći dio pruge prolazi kroz Podravinu te je od velikog značaja za putnički, ali i za teretni promet. Dionica pruge Virovitica - Slatina otvoren je davne 1885. godine. To je bilo dobro, čak zlatno vrijeme za željeznicu u ovom kraju. A danas?**

**Danas korisnici željeznici prigovaraju za neusklađene i nelogične vozne redove, vagoni su zastarjeli, vlakovi u pravilu netočni, zimi hladni, a ljeti vreli...**

**Kolodvor Suhopolje je jedan od većih kolodvora na ovoj pruzi; ima 6 kolosijeka, tri glavna i tri sporedna. Na svakoj ulaznoj strani su skretničarske blok kućice. Kolodvor Suhopolje je osiguran elektro-mehaničkim signalno-sigurnosnim uređajem koji je u ključevnoj ovisnosti sa skretnicama. Kolodvor je zaštićen jednoznačnim likovnim glavnim signalima. U kolodvoru je jedan kolodvorski žcp, od strane Virovitice. Osiguran je branikom na uteg. ŽCP-om rukuje skretničar bloka II. Kao što i dolici željeznici iz željezničke pravovjesnosti branik nije ni u kakvoj ovisnosti za izlazne vožnje.**

**U kolodvoru Suhopolje potražio sam kolegu prometnika vlakova Dražena Pernara. I sastali smo se te mi je rekao da je rođen 19. kolovoza 1973. u Virovitici. Osnovnu školu završio je u Suhopolju a srednju elektrotehničku školu u Virovitici. Nakon vojske, a kako nema posla, pohađa i završava prekvalifikaciju za skretničara i manevristu. Nakon toga je radio desetak godina kao skretničar u Suhopolju te tri godine u Pčeliću kao odjavničar. Uzakala mu se prilika za prekvalifikaciju za prometnika vlakova te od 2008. radi kao prometnik vlakova u Suhopolju. Još traži srodnu dušu...**

**Što vas je dovelo na željeznicu? Tradicija, osobna želja, splet okolnosti...? Ispričajte nam nešto o osobi koja vam je pomogla u željezničkoj karijeri.**

Moj otac je radio na željeznicu, ali ja nisam planirao nastaviti njegovim stopama. Ali životne prilike dođu i povedu te neočekivanim putevima. 92. sam završio srednju školu, nije bilo posla. Tako sam i ja poslije vojske, jer nije bilo posla, uhvatio priliku koju mi je sugerisao tadašnji pomoćnik šefa kolodvora Damir Vukić i prekvalificirao se za skretničara. od 3. svibnja 1995. počinjem raditi kao skretničar ovdje u Suhopolju.

**Ta željezница iz vaših početaka i današnja željezница prilično se razlikuju. Što najviše pamtite iz te početne faze vašeg rada na željeznicu?**

Najviše pamtim da sam se bojao svega

dok se nisam malo uhodao. U to vrijeme bilo je puno više vlakova i bilo je puno putnika, naročito učenika.

## Kako se nosite s promjenama na željeznicu?

Što da kažem? Gledam ih i privikavam se. Svjestan sam da je posla osjetno manje. Ako će to rezultirati nekim momanjim premještanjem prihvatio bih to kao nužnost.

## Cini li vas sadašnji posao sretnim?

Ovdje imam dobru ekipu i uživam na poslu. Prije nas je u turnusu bilo više, ali i tad smo bili složna ekipa pa je dolaziti i biti na poslu bilo i je vrlo ugodno.

**Kolodvor Suhopolje je prilično dugачak kolodvor. Zato su i blokovi udaljeni. Kako uspijevate s jednim skretničarom pokriti prometnu situ-**

## aciju?

Eh, nema više križanja. Ako se ukaže potreba napravimo, mada treba puno više vremena. Danas s jednim skretničarom radimo prolaze vlakova i to je dosta zahtjevno. Skretničar se baš nahoda s jednog kraja kolodvora na drugi kako bi postavio skretnice i po dobivenoj privoli ulazne signale.

## Tko radi na odjavničici Pčelić?

Sad je tamo skretničar. Zbog toga se radi uvjetno, a to opet znači da tek kad prometnik vlakova u Virovitici meni da dozvoli ja dajem privolu da skretničar u Pčeliću može postaviti signal na slobodno. Kako je za Daruvar i tu prugu predviđen samo jedan par vlakova, a umjesto njih voze autobusi, tako je uloga odjavnice Pčelić minimizirana.

**Kolodvor Suhopolje danas nema**

**službujućeg šefa. Šef područja je u Virovitici. Kako rješavate dnevne potrebe kolodvora i ljudi koji rade?**

Mi ovdje vodimo brigu o svemu kao i kod svoje kuće. Blagajna u vrijeme korone veći dio vremena nije radila te je od prošle godine skroz zatvorena.

**Kad gledamo i komentiramo tu željeznicu koja se mijenja, vjerojatno i vi razmišljate o stvarima koje bi rado promijenili da imate tu mogućnost?**  
Mi ovdje radimo na uređaju koji je star 100 godina, za kojeg je predviđeno da ga opslužuju dva skretničara, jedan u bloku I a drugi u bloku II. Željezničari stalno govore i očekuju modernizaciju. Dakle, ja bi potakao da se to stanje uređaja poboljša, da uhvatimo korak s vremenom. Jednako tako ja bi poduzeo sve da nam dođe više posla, više utovara. Mi ovdje imamo tek jednu privatnu firmu koja utovaruje kukuruz, ali to je malo za ovako velik kolodvor. Ipak, najvažnijim mi se čini pomlađivanje kadrova. Mahom su kolege starije životne dobi.

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

Od mojih početaka uživam sam radići ovaj posao. Volim ga i ništa mi nije teško. Možda je tome pridonijelo to što je ovdje uvijek bila dobra ekipa.

**Kakva je suradnja s kolegama iz drugih željezničkih poduzeća?**

Super je suradnja, nemam nikakvog prigovora. Dapače. Razumijemo se, radimo svatko svoj posao i bez obzira na razdvojenost firmi posao obavljamo udruženi, zajedništвom i suradnjom.

**Viovdjeradite u turnusu 12/24/12/48. Kako na vaše zdravlje i život utječe smjenski rad?**

Čovjek se na sve navikne, tako i na rad u turnusu. Kad si mlad sve klapa, ni ne razmišljaš, no dođu godine. I nakon 27 godina radnog staža ja sam dosta dobrog zdravstvenog stanja. Jedino lagano primjetim da je došlo vrijeme kad nakon noćne smjene treba puno više vremena za oporavak i nadolazak tijela.

**Jeste li zadovoljna sadašnjim radnim uvjetima?**

Ovdje je dobro. Stvarno imamo sve za ugodan rad. Glede službene i zaštitne odjeće i obuće mogu reći da sam stvarno zadovoljan.

**Rekoste da ste na poslu sretni, da ste zadovoljni s uvjetima rada. Kakvo je vaše mišljenje o plaći u HŽI i kakva su očekivanja po pitanju plaće?**

Plaća je, hajmo reći, u odnosu na neke druge dobra, ali kad raščlanite da na našu plaću najviše utječu dodaci čini se da bi bilo bolje da imamo „jaču“ osnovnu plaću, a da dodaci čine manji dio. Da dodaci nisu toliko presudni. Mišljenja sam i da je sazrijeo vrijeme za povećanje plaće.

**Čim se negdje okupe željezničari pri-onu obradi aktualnih tema. Jedna od „omiljenijih“ je priča o sistematizaciji i otkazima. Kako na vas djeluju sva-kodnevne priče o višku, o otkazima? Bojite li se da bi se to moglo i vama dogoditi?**

Ah... Može se svašta desiti. Svejedno,





uvijek si mislim: ja prema godinama života i radnom stažu mogu još prilično raditi pa će mi ponuditi neko rješenje. Zato i nemam straha od takvih priča, niti se u njima nalazim. Primjećujem da ljudi koji su pri kraju radnog vijeka, a koji imaju uvjete za mirovinu jedva čekaju da odu. Ako taj odlazak ukrase nekom otpremninom, e to je poticaj.

**Vi ste svoju karijeru na željeznicu prilično dobro odradili. Došli ste kao skretničar i manevrist, pa ste bili odjavničar i sad ste prometnik vlakova. Kakvi su vaši planovi za razvoj karijere?**

Zadovoljan sam. Radio sam u više kolodvora, bio više puta na zamjenama, ali sve to je dio mog zadovoljstva. Nikad mi nije bilo problem otići na zamjenu u Bukovicu ili negdje drugdje. Za kraj volio bih otići raditi u Virovitici. I tamo je dobra ekipa.

**Koje su vaše jake strane, odnosno osobine?**

Kao što sam u početku rekao radio sam godinama kao skretničar i mogu

razumjeti. To pomaže da zadržim mirnoću, da ne podižem glas. Dugo mogu durati. Kažu kolege da sam smiren i u poslu nikad ne žurim. Kad dođem na posao, bez obzira koliko ga ima, a znajući da se mora odraditi ja ne gubim glavu. Znam da se sve mora odraditi i to na najsigurniji način.

**Čime ispunjavate slobodno vrijeme; imate li kakav hobi?**

Kako živim na selu tako imam i bavim se malo poljoprivredom, malo voćnjakom. Ne puno, ali ispunjava slobodno vrijeme.

**Imate li neke neispunjene snove izvan željeznice na nekom drugom polju?**

Nemam izvan željeznice, ali kao što rekoh malo prije na željeznički još bi volio otići raditi u Virovitici. Možda se i to dogodi.

## UKRATKO

**Kako biste se opisali s neko-liko riječi?**

Miran i smiren.

**Procjenjujete li ljudе na prvu?**

Ne.

**Smatrate li se uspješnim u životu?**

Da.

**Dvije vrline koje najviše cijenite?**

Odgovornost i iskrenost.

**Dvije mane koje vas najviše nerviraju?**

Suprotne: neodgovornost i neiskrenost.

**Navijate za ... ?**

Hajduk.

**Kućni ljubimac?**

Jedna vrlo umiljata kujica.

**Kad ste zadnji put bili u kinu?**

Nema ponude pa ne idem.

**Facebook, Twitter, Viber i sl.?**

Koristim.

**Vrijedi li za Vas uzrečica „strpljiv - spašen“?**

Pa i vrijedi.

**Poruka za kraj?**

Treba raditi, durati i nadati se boljem.



**KARMELA VUKOV COLIĆ**  
novinarka

# MENI JE VLAK OSJEĆAJ SLOBODE

RAZGOVARAO: Nebojša Gojković  
FOTO: Nebojša Gojković

**Ona je novinarka, radijska i televizijska voditeljica, urednica, književnica, autorica i blogerka. Gotovo 3 desetljeća bila je jedno od najprepoznatljivijih lica nacionalne radio televizije ostvarivši više nego impresivnu karijeru i vodeći neke od najpopularnijih emisija poput „Dobro jutro Hrvatska“, „Gost urednik“, „Nedjeljno popodne“, „TV Bingo show“, „Jutarnji program“, „Glazbeni megahertz“... Intelligentna, obrazovana, eloquentna, poliglota; ona je pravi prototip moderne novinarke s jasno definiranim stavom koji ne ostavlja prostora raznim sitnim kompromisima i svojevrsnom prostituiranju profesije, a zbog čega je u konačnici i otišla s HRT-a. Brojni su njezini interesi i talenti, pa je tako između ostalog objavila hit knjigu „Kuharica života“, upoznale su je generacije srednjoškolaca na svojim maturalnim putovanjima kao i mnogi drugi turisti budući da već desetljećima radi kao turistički vodič, glumi i pjeva u kazališnim predstavama, vodi iznimno popularan blog... Nama je posebno zanimljiva zbog svoje neskrivene ljubavi prema željeznici, odnosno vožnji vlakovima, a koju svaki put iznova potvrđuje na svojim mnogobrojnim putovanjima. Ona je Karmela Vukov Colić i naša je nova sugovornica u serijalu „POZNATA LICA I ŽELJEZNICA“. Zahvaljujući njenoj rijetko viđenoj susretljivosti, bio je ovo jedan od najlakše realiziranih razgovora u ravno 3 godine koliko ovaj serijal postoji. A sam razgovor izgledao je otprikljike ovako...**

**Poštovana gđo Vukov - Colić, prije svega hvala Vam što ste se odazvali našem pozivu i pristali na ovaj razgovor. Za sam početak, da krenemo od Vašeg djetinjstva. Zanimljivo je da ste Vi već u tom najranijem dobu na neki način „udarili temelje“ za sve ono što ćete kasnije u životu raditi...**

Imala sam sreće da je moja razrednica, Ivanka Vranković, još u „osnovnjaku skužila“ moje literarne i govorničke kapacitete. Ona je bila ta osoba koja me prva stavila pred mikrofon da vodim školske priedbe, ona je „brusila“ moje sastavke i davala mi nezamislive zadatke (jednom je zgodom, sjećam se, upala na sat geografije, tutnula mi papir i rekla: „Za natječaj na temu moje omiljeno zanimanje napiši da bi voljela biti tkalja.“ I jesam. I nagradili su me...), ona je bila ta koja mi je povjerila i uređivanje školskog časopisa.

**Nakon završene srednje škole na Filozofskom fakultetu u Zagrebu upisujete Hrvatski jezik i književnost. Jeste li možda u to vrijeme planirali baviti se pedagoškim radom?**

Kao i većina, nakon završene srednje škole nisam imala pojma čime bih se bavila. Pa sam išla linijom manjeg otpora; dobro su mi išli jezici i položila sam prijemni na Filozofskom i za hrvatski i za talijanski. Kako je u to vrijeme Kro-

atistika (tada Jugoslavistika) bila jednopredmetni studij, ona je prevagnula. Nisam požalila. Stekla sam sjajna znanja i prijatelje za cijeli život. Rad u školi mi je uvijek bio opcija. Kratko sam vrijeme i držala nastavu hrvatskog jezika u Medicinskoj školi u Vinogradskoj. Bilo je zabavno, i učenicima i meni. Bila sam tek koju godinu starija od njih...

**Novinarsku karijeru započeli ste na radiju. Koliko Vam je to iskustvo pomoglo u onom što je uslijedilo kasnije, odnosno je li to bila svojevrsna „generalna proba“ za rad na televiziji?**

To je neprocjenjivo! Ne bi bilo loše da svatko tko želi raditi na televiziji prvo „izbrusi“ zanat na radiju. Radio te nauči i dikciji i poštivanju vremena i smislenosti izgovorenog. Volim radio i nikako ga ne bih nazvala „generalnom probom“. On je moja prva ljubav i uvijek sam mu se vraćala. I danas, ako me pitate za čime žalim iz „prisavskih“ dana, to je emisija „Glazbeni megahertz“ koju smo svake nedjelje Robert Krupa i ja radili na 2. programu Hrvatskog radija. Uvijek sam mislila da ću baš na radiju dočekati mirovinu...

**I onda dolazite na HTV, točnije na tada eksperimentalni program Z3. Reklo bi se da ste se tada našli u pravo vrijeme na pravom mjestu,**

**budući je taj program u svega 3 godine svog postojanja, iznjedrio cijelu generaciju voditelja koji su kasnije postali zaštitni znakovi nacionalne televizije...**

Iz Radija 101 prvo sam ušla u redakciju „Zagrebačke panorame“. Tamo sam naučila sve što se dalo o televizijskom novinarstvu zahvaljujući čvrstoj uredničkoj ruci Laze Rakijaša i iskusnih kolega poput Velimira Đuretića. Upravo je Veljko bio taj koji me pozvao da otvorim Z3 kanal. I da, u pravu ste, sve ono što se dogodilo od prve minute emitiranja programa iz Kineskog paviljona na Zagrebačkom velesajmu bila je čista i potpuna čarolija. Za gledatelje, za nas koji smo taj program stvarali, Z3 je bio više od eksperimenta, više od televizije; nama je to bio život, mjesto na kojem su veze među ljudima postale toliko jake da nas ni godine ni udaljenosti ne mogu razvezati. Z3 je i danas, više od 30 godina kasnije, obitelj!

**Na HTV-u ste prošli sve stepenice; od obične novinarke, preko voditeljice, pa sve do urednice. Koliko je tada rad na nacionalnoj televiziji bio zahtjevan i kakvi su bili kriteriji pri odabiru potencijalnih kadrova?**

Bilo je dobrih i manje dobrih vremena. Kao i u svakom poslu, pretpostavljam. Uz HRT sam odrasla, uz tu sam kuću od svog prvog udisaja i teško mi je gledati

kako se mačehinski prema njoj odnose zadnjih godina. Za nju me uglavnom vežu lijepa sjećanja, dragi ljudi i dobri projekti. Otišla sam zbog neljudi, potkapacitiranih i nedobronamjernih osoba na pogrešnim mjestima, ali bez obzira na njih, HRT će uvjek biti moja kuća.

**Na televiziji ste zatekli neke od tada najvećih medijskih autoriteta. Tko Vas se od njih posebno dojmio i od koga ste najviše naučili?**

Helga Vlahović nam je bila druga mama, zvala nas, savjetovala, poticala, Jasmina Nikić nas je, ustoličivši sjajnu „Službu za govor i jezik”, naučila svemu što dobar govornik treba znati, od Olivera Mlakara smo „upijali” dostojanstvo i uglađenost, od Željke Fattorini toplinu pred kamerom, od Ksenije Urličić učili se odlučnosti i stavu. To je generacija koja se još dugo neće ponoviti. Bojim se nikad, jer su neke vrijednosti totalno devalvirale.

**Bili ste sudionik mnogih emisija koje su obilježile prvih 30 godina HTV-a. U kom formatu i kojoj ulozi ste se vi najbolje osjećali?**

„Dobro jutro Hrvatska” bila je emisija u kojoj sam provela gotovo čitav radni vijek. Tu su moji najdraži ljudi; Mirko Fodor, Davor Meštrović... U ratno smo doba radili „Gardijadu”, emisiju koja mi je posebno draga. Njome smo obilazili naše vojnike po ratištima, koji su nerijetko kablove dovlačili skroz na prve crte da nas mogu gledati. Ta je emisija bila veza s njihovim obiteljima, mjesto razmjene poruka... Obitelji su svoju ljubav i brigu slale putem pjesama i ispisanih pozdrava, a mi smo s terena uzvraćali viješću da su živi. Potom emisija „Gost - urednik” u kojoj sam uz urednika Marija Sedmaka radila baš slatke 20-ominutne intervjuje s poznatim ljudima. Mario je bio odličan urednik i neke sjajne projekte smo radili skupa, poput „Bing”, festivala i dr. Posljednjih godina mi je oaza radosti bila emisija „Kod nas doma” u kojoj sam, kroz prilog „RadiOna”, mogla dati kreativnosti da se „razmaše”. Ta mi suradnja isto baš nedostaje...

**Čitavo vrijeme karijere radili ste na svom usavršavanju i edukaciji, a o čemu najbolje govorи činjenica da savršeno govorite više svjetskih jezi-**

ka. Je li jedan takav entuzijazam pomogao na profesionalnom planu, odnosno je li dovoljno prepoznat i vrednovan od strane vodećih medijskih struktura?

Naravno da nije. Na Prisavlju se malo cijeni čovjeka. Imamo kolege koji sjajno sviraju, pišu, slikaju, kuhaju, plešu, šiju... No to nitko od onih koji odlučuju ne zna. Ili zna pa ga nije briga. S druge strane, HRT nikad nije „brendirao” svoje ljudje, nikad ih nije smatrao istinski svojima. Da jest, ne bi ih tako olako puštao da odu. Sve vodeće televizijske kuće danas počivaju „na ramenima” ljudi koji su otisli s HRT-a. Meni je to i tužno i strašno. Da sam ja netko, tražila bih odgovorne za taj odljev, jer kad kuća uloži godine rada i novca u tebe, da te izgradi, da im postaneš prepoznatljivo lice, onda je pitanje zašto se toga tako lako odreći. Naravno da odgovorni ne rade ništa svojim novcem, već vašim i mojim pa ih sve to ni brine previše. Na Prisavlju su ljudi potrošna roba. Žalosno, jer je bez ljudi to samo prazna ljuštura.

**Surađivali ste s brojnim kolegicama i kolegama. S kime od njih ste se najbolje nadopunjavali u onom profesionalnom dijelu, a s kime u onom privatnom, mislim tu na česta druženja i ostvarena prijateljstva?**

To mi je teško odvojiti. To kod mene nekako uvijek ide skupa; profesionalno i privatno. Mirko Fodor, svakako. Veliki smo prijatelji i međusobni kumovi. Davor Meštrović i Duško Čurlić s kojima me dijele još i sjećanja sa 101. Robert Krupa s kojim sam godinama radila radijske emisije „Glazbeni megahertz” i „Jutro na Drugom”, Barbara Kolar, draga kolegica još s Obiteljskog radija...

**Nekada, u doba velikih promjena društvenog uredenja i prelaska iz jednog u drugi sustav vrijednosti, nastala je i sintagma o tome kako „revolucija jede svoju djecu”. U tom smislu, „jede” li HTV „svoju djecu” budući da je te „djece” trenutno više po drugim televizijama gdje čine okosnice programa, nego li u svojoj matičnoj kući? Nešto ste već rekli na tu temu...**

Apsolutno. Govorila sam vam o tome već u jednom od prijašnjih pitanja. HRT stvori čovjeka kojeg ljudi vežu uz HRT, a





onda ga, jer ga smatra zamjenjivim, pusti da ode. To vam je isto kao i da „Coca cola“ odjednom odluči crvenu boju loga zamijeniti sa narančastom. Ne ide to. Sve zato što kuću na Prisavlju najčešće vode politički ustoličeni, a ne najbolji za taj posao. U zadnjih desetak godina više nego ikada...

**Kako danas, 30 godina kasnije, ocjenjujete medijsku sliku u Hrvatskoj; gdje smo to napredovali, a gdje još uvijek zaostajemo za vodećim demokracijama?**

Ima novinara koji se ne daju ušutkati. Ali brojni sporovi koje HRT vodi protiv svojih zaposlenika, kao i diktirane uređivačke politike nekih medija, jasno pokazuju da smo od slobodnog novinarstva još prilično daleko...

**Jedan od bitnih dosega demokracije jeste i neovisno novinarstvo. O tom novinarstvu često se govori kao o onom čudovištu iz Loch Nessa ili himalajskom Jetiju; svi su čuli za njega, ali nitko ga još nije video. Koliko je novinarstvo danas uistinu neovisno?**  
Kako rekoh, ima pojedinaca koji se ne daju. Poput svjetionika u olujnoj noći; miljama su daleko, ali ih vidimo...

**Da li se desilo tijekom Vaše karijere da je od Vas traženo da objavite nešto što se kosilo s Vašim poimanjem objektivnog novinarstva ili nekim vašim etičkim principima?**

Jest, i to je bio jedan od razloga mog odlaska s Prisavlja. Po mom je sudu, „Dobro jutro“ dolaskom Ane Milić na njeno čelo totalno devastirano, i programski i moralno. Držim da je plasiranje bilo čijih političkih stavova u ranojutarnjoj zabavnoj emisiji neprihvatljivo. Posebice ako ti stavovi izvrću istine i nemaju veze s mozgom. Ako malo „pročešljate“ portale zadnjih godina, znat ćete o čemu govorim...

**Osim novinarskih, široj publici poznate su i vaše pjevačke sposobnosti. Osim što ste nekada pjevali prateće vokale Sandiju Cenovu, te osvojili 2. mjesto u glazbenom showu „Zvijezde pjevaju“, tu Vašu ljubav prema pjevanju posljednjih godina okrunili ste i jednom od glavnih uloga u mjuziklu**

**„Menopauza“. Želite li danas možda što se niste više posvetili tom Vašem talentu?**

Davno mi je Zrinko Tutić ponudio da napravimo ploču. Ja za to nisam imala hrabrosti. Ponekad se pitam kako bi mi život izgledao da jesam. Ali, vjerujem da sam dobro odabrala. Uostalom, sve nekad dođe na svoje, pa je tako i uloga u hit mjužiklu „Menopauza“ bila nešto što nikad nisam mislila da će raditi. A sad me gluma, pjesma i ples na „daskama koje život znače“ iznimno veseli i ispunjava. Uz tu predstavu, pod redateljskom palicom Nine Kleflin, napravili smo još jednu sjajnu predstavu. „Ljubav, gubici i moda“ zanimljiv je format, dubok i težak povremeno. Obje su predstave, i „Menopauza“ i „Ljubav, gubici i moda“ nešto što bi svaka žena trebala pogledati...

**Da kažemo sad koju riječ i o našoj osnovnoj temi, odnosno željeznici. Često ističete kako su vam vlakovi omiljeno prijevozno sredstvo. Što je to u njima što Vam je toliko privlačno?**

Oduvijek sam putovala vlakovima. Vlak je bio jeftin i praktičan način prijevoza. I mjesto gdje si sretao ljudi. Vodio me do dalekih krajeva, donio mi nevjerojatne prizore, nezamislive susrete i nesvakidašnje uspomene.

**Možete li se prisjetiti kada je počela Vaša ljubav prema toj vrsti prijevoza?**  
Oduvijek mi je vlak bio ispred svega drugoga. Autobuse nisam voljela, jer sjediš u uskom sjedalu bez mogućnosti da prošetaš, protegneš noge, družiš se. Avion je praktičan jer je brz, ali je „de facto“ autobus u zraku. Ali vlak... Oni kupi staroga kova pamte i smijeh i razgovore i pjesme i igranja društvenih igara i naguravanja i zaljubljivanja... Vlakovi su čudo, posebice oni stari, s kupeima. Nažalost, moderni vlakovi sve više liče na autobuse ili tramvaje.

**Jedna ste od rijetkih sugovornica u ovoj našoj rubrici koja osim što hvali željeznicu, još uvijek njome i putuje... Putovala bih i više da Hrvatske željeznice nisu „na koljenima“! Sanjam dan kad će nam pruge biti obnovljene, stanice mesta ugodnog iščekivanja, a vlakovi sredstvo za brzo i lako putovanje. Ovako svoju ljubav za tračnicama kompenziram**

talijanskim, španjolskim i sličnim kompozicijama...

**Kako ste netko kome su putovanja gotovo pa način života i tko je proputovao gotovo cijelu Europu, možete li se prisjetiti kojim ste to sve željeznicama do sada imali priliku putovati?**

Puno sam putovala po Italiji vlakovima. U Moskvu sam također išla vlakom, to je bilo sasvim posebno iskustvo. U Španjolskoj smo jurili 340 km/sat, a nisu mi strani ni britanski, belgijski ni portugalski vagoni...

**Neke od tih željeznica posebno ste apostrofirali u mnogim svojim tekstovima i objavama, kao npr. one belgijske. Što je to što te željeznice čini posebno poželjnima za putovanje?**  
Meni je „THE VLAK“ onaj „orientex-presovski“ osjećaj slobode, uglađenosti, povijesti... Stara sam duša pa me privlači sve što miriše na „retro“. Kupeći u kojima stranci postaju poznanici, „čakulanja“ s konduktlerima, sjedenje

na krovčegu u pretrpanim hodnicima, imena stanica ispisana na zgradama, zvižduk za polazak, miris tračnica, manjanje s prozora dok ljudi postaju sve sitniji i sitniji... To je vlak kojeg volim. **Da ne bude da hvalite samo one tude, hvalili ste Vi i naše željeznice, posebno kada su u pitanju vlakovi namjenjeni djeci. O kojim je to linijama i prigodama bila riječ?**

Krasna mi je bila inicijativa božićnog vlaka u kojem su HŽ prevozile djecu i odrasle do Čazme. Lijep ste program složili! Baš je bilo zadovoljstvo putovati s vama!

**Imate dovoljno prijeđenih kilometara da biste sasvim objektivno mogli ocijeniti gdje smo to mi u odnosu na druge europske željeznice...**

Ne mogu to izgovoriti naglas! Oprostite. Ali držim fige da će stvari ići nabolje. I to što prije!

**Planirate li uskoro neko novo putovanje i ima li neka željezница kojom dosad niste putovali, a željeli biste?**

Rado bih se uputila transsibirskom ili nekom u Japanu. Srce me vuče i na onu koja ide s jednog kraja Kanade na drugi ili primjerice željeznicu koja vas vozi kroz švicarske prijevoje. Nadam se da će mi to nekad doći na red...

**Što trenutno radite i gdje vas sve možemo gledati, slušati, čitati...?**

Trenutačno sam sam svoj majstor. Vodim turističke grupe po Hrvatskoj i izvan nje, surađujem u dvije kulinarske emisije s Laudato tv, objavila sam hit kuharicu „Kuhinja života“ i pripremam novu za sljedeću godinu, glumim u predstavi „Ljubav, gubici i moda“ i nadam se i izvedbama „Menopauze“. Još imam ideja, snage i volje za svašta...

**Poštovana gđo Vukov - Colić, hvala Vam još jednom u ime naših čitatelja što ste odvojili dio svog vremena za nas i ovaj naš razgovor. Želim Vam puno uspjeha u dalnjem životu i radu, i naravno, još puno lijepih putovanja Vašim omiljenim prijevoznim sredstvom!**





**DRAŽEN DAVIDOVIĆ**  
prometnik vlakova u kolodvoru Kutina

# DA SE NIKAD VIŠE NE PONOVI

RAZGOVARALI: Branko Marijanović i Denis Čevizović  
FOTO: Denis Čevizović



Naš sugovornik **Dražen Davidović** prometnik je vlakova u kolodvoru Kutina. Dražen je rođen 19. rujna 1960. godine u Sisku. Djetinjstvo i mladost proveo je u Hrvatskoj Dubici gdje je završio osnovnu školu, a gimnaziju je završio u Bosanskoj Dubici. Jednogodišnju školu za prometnika vlakova završio je u ŽOC-u Zagreb. Oženjen je i živi u sretnom i skladnom braku sa svojom gospodom Zdenkom. Više od 20 god. radi u kolodvoru Kutina na radnom mjestu prometnika vlakova, gdje je i stekao uvijete za mirovinu, te sad razmišlja o odlasku. Svoj radni staž je započeo u kolodvoru Ivanić Grad, te prošao još puno kolodvora Sisačke i Lonjske pruge.

Ljubazno nam je tijekom cijelog razgovora pričao o „svojoj“ Hrvatskoj Dubici te ponešto prenosimo i našim čitateljima kako bi upoznali ovaj prelijepi grad pun povijesnih događanja kao i spomenika i znamenitosti.

Hrvatska Dubica je općina na Banovini, u Sisačko-moslavačkoj županiji. Nalazi se na lijevoj obali rijeke Une nekoliko kilometara prije ušća u rijeku Savu. Hrvatska Dubica ujedno se nalazi na važnoj geostrateškoj točki; na dodiru Zrinskog i pobrda, te vratima Pounja u prostranu posavsku nizinu, što je omogućilo izgradnju bitnog prometnog smjera iz središnje Hrvatske prema sjeverozapadnoj Bosni. Najstariji spomenici koji govore da je područje današnje Dubice zabilježeno kao rimski lokalitet, jedno takvo arheološko nalazište bilo je na sprudištu, uzvodno od mosta za Bosansku Dubicu, a drugo preistorijsko i antičko na položaju Gradina. Natpis na miljokazu rimskega careva Valentinijana I. (364.-375. po Kr.) i Valenta (364. - 378. po Kr.) nađen 1895. na rimokatoličkom groblju, danas se nalaze u Arheološkom muzeju u Zagrebu. Poznate osobe vezane uz Hrvatsku Dubicu su: književnik Ivo Kozarčanin (1911-1941.) i nogometniški trener Mirko Braun "Charlie".

Nakon kratkog upoznavanja sa znamenostima, povješću i kulturom Hrvatske Dubice krećemo u razgovor koji je i bio povod našeg druženja.

**Sjećate li se najvažnijeg poticaja za vaše opredjeljenje za dolazak na željeznicu?**

Bio je to splet okolnosti tj. poznanstvo i druženje sa jednim starim željezničarom iz Hrvatske Dubice koji mi je pričao o dogodovštinama na željeznicu i tako sam i ja krenuo tim putem.

**Svima nama željezničarima ti počeci su ostali u sjećanju. Jeste li prije dolaska na željeznicu imali kakvog drugog radnog iskustva?**

Ne, od prvog radnog dana do danas isključivo radim na željeznicu. I danas se rado sjećam svog početka rada kao mlađog prometnika vlakova u kolodvoru Ivanić Grad 1983. godine, velikog broja vlakova kao i puno

putnika te gužvi po vlakovima. Isto čega se sjećam na samom početku mog rada je kapitalni remont pruge Dugo Selo-Novska. Sjećam se velikog broja vlakova za prijevoz putnika, puno teretnih vlakova i brzine 120 km/h. Danas putnika vrlo malo, brzina 60-80km/h i na sreću čini mi se u zadnje vrijeme dolazi do pozitivnog povećanja prijevoza tereta.

**ŽELJEZNIČARI SU STVARALI LIJEPU NAŠU**

**Sudionik ste Domovinskog rata. Kad ste se uključili?**  
U obranu Republike Hrvatske sam se uključio u ljeto 1991. godine kao pripadnik ZNG-a u 125. brigadu Novska.

**Sudjelovali ste u obrani RH tijekom Domovinskog rata. Biste li podijelili neka iskustva iz ratnih dana?**  
Prvi teren po dolasku mi je bio Rajić, malo zapadno-slavonsko između Novske i Okučana.

**Koja ste sve ratišta prošli kao branitelj i gdje Vam je bilo najteže?**  
U toku rata prošao sam zapadno-slavonsko ratište, sunjsko, pounjsko i banovinsko ratište. Najteži dio rata je bio sami početak Domovinskog rata, bez naoružanja i iskustva ratovanja i nakon samo par dana u borbi na Rajičkom bojištu. Tada su poginuli suborci iz moje postrojbe Jugović, Jakubek i Nikić. Nakon tog dana i prilagodbe na ratne uvijete nije bilo previše stresnih i teških trenutaka.

**Vratimo se u sadašnjost. Kako gledate na medijski tretman branitelja?**

Branitelji iz Domovinskog rata nisu adekvatno tretirani niti od strane medija niti od državne politike. Možda tom problemu pridonose i pojedinci iz redova branitelja, ali najveća je odgovornost na državi da pruži pomoć braniteljskoj populaciji. Pomoć se ne odnosi samo kroz davanja, benefite, mirovine itd. već se trebalo po završetku rata pomoći putem edukacija i razgovora da se branitelji vrate u normalni civilni život i nastave da daju doprinos u mirnodopskim uvjetima u izgradnji svoje domovine.

**Svi se nadamo da se rat više nikada neće ponoviti. No, ako zatreba, biste li se opet odazvali dati svoj doprinos Hrvatskoj?**

Braniti domovinu je obveza i čast.

**Divimo se i podržavamo braniteljsko jedinstvo. Kakvi su Vaši odnosi s ljudima s kojima**

**ste bili u ratu, jesu li se stvorile neke posebne veze sa suborcima, jesu li te veze drugačije od onih prijateljstava prije rata?**

S kolegama braniteljima se više čujem nego li se družim, jer smo svi rasuti po zemlji i svijetu. No jednom godišnje se sastanemo na domjenku UBIDR pa se malo prisjetimo zbivanja u ratu.

**Naša djeca ne znaju nabrojiti ni pet heroja Domovinskog rata. Zašto je to tako?**

Što se tiče učenja o Domovinskom ratu, mislim da je povijest Domovinskog rata veoma malo i šturo opisana u udžbenicima povijesti. I ne samo to, nego i branitelji bi trebali putem druženja i razgovora sa djecom govoriti o dešavanjima u Domovinskom ratu i o ljudima ratnicima koji su dali svoje živote za domovinu u kojoj i oni žive.

**Vukovar je mjesto na čiji spomen nijedan Hrvat ne ostaje ravnodušan. Mjesto velike kalvarije hrvatskog**



**ŽELJEZNIČARI SU STVARALI LIJEPU NAŠU**

**naroda, koje je 1991. godine naprasno prestalo živjeti. Što spomen Vukovara u vama budi?**

Vukovar je ponos i tuga, grad heroj ali već je puno ljepši a nadam se da će biti još bolje.

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

Danas nakon 30 godina od Domovinskog rata tj. početka rata, ima različitih pogleda na branitelje. Starija populacija još uvijek zna doprinos branitelja u stvaranju RH-a, dok mlađa populacija ima druge poglедe ali i probleme u današnjem svijetu.

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

Problema u braniteljskoj populaciji ima dosta, od zapošljavanja,

stambenog zbrinjavanja, adekvatne liječničke pomoći itd.

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

Nemaju svi branitelji iste probleme, nego svaki pojedinac ima drugačije.

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

Da, nakon rata odmah sam se vratio na željeznicu i od tada radim kao prometnik vlakova u kolodvoru Kutina.

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

Meni osobno nije se bilo teško uključiti u običan život, sve zavisi od osobe do osobe, netko se lakše vrati običnom životu netko teže.

**Bojite li se danas, sada, nečega na**

**poslu?**

Trenutno se ne bojim ničega za posao, ali ... tko zna...

**Razmišljate li o mirovini?**

O mirovini razmišljam, ali kad će ići.... vidjet ćemo. Želim da željezница bude bolja, nove pruge, novi vlakovi i puno više posla (putnika i tereta).

**Poruka za kraj ovog razgovora?**

Nadam se da će željezница u budućnosti opet biti prva na listi prijevoznika a rad na njoj privilegija i ponos te da se obnove pruge i poveća obim posla!

Kako nikad nije kasno za dobre želje svim željezničarima želim sretnu i uspješnu ovu godinu.



# HŽ CARGO ODLAZI IZ PLOČA

FOTO: arhiva SPVH

*"Lažu koji kažu da HŽ Cargo gubi promet zbog loše poslovno-gospodarske situacije. Ove tračnice izvlače istu količinu robe kao i 2008. godine, samo je raspodjela prijevoza drugačija, na štetu HŽ Carga, a u korist privatnika. Dva milijuna tona tereta vozi netko drugi, a ne državna tvrtka. Zašto ne može profitabilno poslovati i HŽ Cargo?" - pitaju se pločanski željezničari. - "Šine "dere" isti broj osovina, samo što su to privatne lokomotive i vagoni, i to u najmu!" - nedavno je upozoravao jedan kolega iz Ploča.*



**Godišnji prihod po radniku u Pločama 257 tisuća kuna, a prihod po radniku u ostatku HŽ Carga 228 tisuća kuna. Ipak, HŽ CARGO PLOČE SE GASII!**

Kada je, prije nekoliko dana, po prvi put, transport cisterni s gorivom iz pločanske luke na odredište u BiH, umjesto HŽ Carga Ploča obavila Enna trans (za HŽ Cargo, kako neslužbeno doznajemo!), bilo je jasno da se bliži kraj toga trgovačkog društva u Pločama. I zaista, u utorak, 11. siječnja 2022., Uprava HŽ Carga donijela je Odluku o zatvaranju organizacijske jedinice Regionalno područje HŽ Cargo Jug - službeno mjesto Ploče.

Odluka je obrazložena promjenama na željezničkom tržištu i ulaskom privatnih prijevoznika na liberalizirano tržište željezničkih usluga, što je rezultiralo većim troškovima rada, osoblja i

ostalim troškovima HŽ Carga u Pločama u odnosu na ostvarene prihode od prijevoza tereta na pločanskom području, što je, opet, iziskivalo veliko finansijsko opterećenje na posovanje Društva.

Naime, ulaskom Hrvatske u EU, društvo HŽ Cargo d.o.o. se ne financira iz državnog proračuna, već prihode ostvaruje u tržišnoj utakmici s ostatim željezničkim prijevoznicima. U toj utakmici, ističe Uprava Društva, HŽ Cargo d.o.o. izgubio je preko 60 posto prijevoza. Promet HŽ Carga na VC koridoru, odnosno otprema i doprema iz Ploča, u razdoblju od 2016. do 2018. godine značajno je smanjen. U 2016. ukupno je pretovareno 1,9 milijuna tona robe za kupce Gikil Lukavac, Arcelor Mittal Zenica i Aluminij d.d. Mostar i ostvaren prihod od 4,5 milijuna eura, da bi već 2018. godine pretovar bio

smanjen na 0,3 milijuna tona, što je predstavljalo pad od 85 posto. Nakon što je 2019. mostarski Aluminij završio u stečaju silazni trend se nastavio, te je 2020. godine pretovareno svega 42 tisuće tona i ostvaren prihod od 338 tisuća eura. To je bio pad od 97 posto u tonama i 92 posto u prihodima. Analiza pokazuje da je u 2016. godini u ukupnom prijevozu HŽ Carga udio prijevoza na dijelu koridora VC bio gotovo 22 posto, da bi se nakon gubitka prijevoza smanjio na samo 0,69 posto. Istina, HŽ Cargo Ploče u posljednje je vrijeme prevozio zanemarive količine staroga željeza, nešto goriva i po potrebi B-materiju. No, prema riječima djelatnika u Pločama nije problem ni u liberalizaciji tržišta ni u konkurenciji. I sami su pobornici tržišne utakmice u kojoj će posao dobiti onaj tko ponudi najbolje uvjete. No, ogorčeni

su ponašanjem odgovornih ljudi u samome HŽ Cargu, konkretno u HŽ Cargo prodaji. Nikako im nije jasno kako su se na raspisanim natječajima konstantno gubili poslovi za prijevoz tereta unatoč činjenici da su imali svoje lokomotive i vagone, za razliku od konkurenčije koja je dobivala poslove, a lokomotive i vagone je iznajmljivala. A ne tako davno, HŽ Cargo - Područni centar Ploče postizao je najbolje rezultate u Regiji jug, kojoj još pripadaju Knin, Šibenik i Split. Godišnji promet kretao se oko 2,5 milijuna tona, a otpremali su rasute terete za Lukavac, Kakanj i Zenicu, pšenicu, žitarice i slične proizvode za hrvatsko tržište i za inozemstvo, opskrbljivali su glinicom Aluminijski kombinat u Mostaru i zvornički Birač, prevozili su kontejnere, gorivo i druge terete.

Radnicima su u međuvremenu smanjivane plaće, uskraćivane božićnice i uskršnjice i ponuđena su im tri opcije zbrinjavanja. Danas ih je ostalo 13. Od toga 11 u Vuči vlakova, od kojih jedan dio već godinama poslove obavlja u Rijeci, te dvojica u Tehničkom pregledu vlakova i vagona. U Odluci Društva stoji kako će se

njihov radno pravni status rješavati sukladno internim aktima i zakonskim odredbama.

### **RV GOVORI DRUGAČIJE**

Prenosimo pismo koje je prije nekoliko dana Upravi Društva uputilo Radničko vijeće i koje donosi podatke koje bacaju novo svjetlo na cijelokupnu situaciju. Pismo je potpisao predsjednik Glavnog radničkog vijeća Tomislav Klarić.

„Na održanom sastanku, nakon Vašeg uvoda odmah smo Vas upitali s obzirom na prijedlog Odluke i članak III. ima li smisla iznositi argumente i konstruktivno razgovarati ili je odluka već donesena i jesu li već pokrenute radnje prema zatvaranju organizacijske jedinice Ploče i prije poštivanja procedure savjetovanja sa Radničkim vijećem. Sami ste pred osam ljudi izjavili da odluke nisu u konačnici donesene i da možemo otvoreno razgovarati. Nažalost već sutradan se je pokazalo da je u stvarnosti to bio samo Vaš inscenirani igrokaz sa g. Ivanom Čičmirom kojega ste nakon iznesenog našeg prijedloga upitali „jeli to izvedivo“, a što je i on sam prihvatio kao dobro i izvedivo rješenje.

Žalosno je što smo izgubili sat vremena raspravljajući i donoseći zajedničke zaključke, a u stvari za vas je radničko vijeće i radnici koji svojim radom zarađuju i za Vašu nemalu plaću su skroz nebitni za razliku od Uprave Enna transporti i g. Glavaša kojemu Vašom odlukom o prepuštanju tereta sada i otvoreno pogodujete. Na održanom sastanku očito jedino g. Zoran Rašić nije iznosio neistine jer naime nije niti progovorio oko navedene teme. Već sutradan uvjerili smo se da i prije samog savjetovanja otkazano je namirenje lokomotive gorivom i da je već prepušten vlak konkurenčiji iako u Pločama još uvijek imamo i lokomotivu i osoblje. Iskreno se nadamo da navedeni vlak (već danas) neće voziti Enna Transporti.

Glavno radničko vijeće uvijek pristupa odgovorno i konstruktivno prema savjetovanjima i razgovorima, tako smo i ovaj puta bez fige u džepu, za razliku od nekih, iznijeli konkretne prijedloge i rješenja za organizacijsku jedinicu Ploče bez pogodovanje nekome trećem. U Pločama je trenutno zaposleno 8 radnika od ukupno 13, jer su uvijek četiri do pet strojovođa stalno na





ispomoći, i kada bi napravili izračune na osnovu pokazatelja koje ste nam Vi dostavili, bilo bi vidljivo da produktivnost po radniku u odnosu na ostatak Hrvatske nije ni sada nešto što bi upućivalo na potrebu prestanka pružanja usluga prijevoza.

Prijedlog Radničkog vijeća HŽ Carga s obzirom da ste i sami naumili radnicima otkazati ugovor o radu s ponudom izmijenjenog ugovora sa mjestom rada u Splitu da se svima zaposlenima ponudi nastavak rada u Splitu, ali da se nastavi pružati usluga prijevoza tereta u Pločama što će doprinijeti nastavku ostvarivanja prihoda, ako i nadalje Prodaja ostane ne zainteresirana za povećanjem prijevoza tereta, od minimalno milijun kuna. Predlažemo da četvorica strojovoda i jedan pregledač vagona iz Ploča nastave raditi na ispomoći u Rijeci, a da se koristeći strojovođe i pregledač vagona iz Ploča nastavi pružanje usluga prijevoza tereta iz luke Ploče.

Također, upoznali smo Vas da ove godine na relaciji Čapljina-Ploče voze i putnički vlakovi ŽFBiH kojima će biti neophodna usluga strojovođe - pilota kako bi mogli prometovati do Ploča.

Reorganizacijom trenutnog načina rada ljudi bi bili puno više iskorišteni, smanjili bi rashode, a nastavili s ostvarivanjem ne malih prihoda. Svjesni smo da kada takvi prijedlozi dolaze od Radničkog vijeća umjesto od direktora Tehnologije, Prodaje, šefova na terenu, proradi taština pojedinaca i tada se, iako možda i ne bi, donose nerazumne odluke.

Koliko očito to nekome nije niti važno dozvolite da iznesemo slijedeće. Naime, prema Vašim podacima trenutno u Pločama vozimo 0,60% ukupnog tereta sa prihodom od oko 1.545.000,00 kn u periodu I-XI. Iz toga proizlazi kada bi u Pločama ostalo zaposleno 0,53% radnika (iako bi oni bili još i na ispomoći u drugim sredinama) oni bi ostvarili prihod od 257.000,00 kn po radniku. Sada je prihod po radniku u ostatku HŽ Carga (nejasno je zašto i svi ostali izračuni se ne rade kao u Pločama), a na kojeg se Vi volite pozivati, 227.592,00 kn.

## KONKURENCIJA I HŽ CARGO

Zaključno, bez obzira što Vi ne uvažavate institut Radničkog vijeća

HŽ Carga i što odluke umjesto sa socijalnim partnerima donosite sami ili u konzultacijama sa Vašim savjetnicima i konzultantima kojima je jedini cilj kako smanjiti troškove, a ne i povećati produktivnost, Radničko vijeće HŽ Carga je još jedanput iznijelo svoje viđenje organizacije posla u jedinici Ploče kojim bi svakako radnici bili kud i kamo produktivniji, nastavili bi ostvarivati dosadašnje prihode, imali bi prostora povećati prihode i održavati usluge prijevoza tereta u cijeloj Republici Hrvatskoj kao važan nacionalni operater.

### izvor:

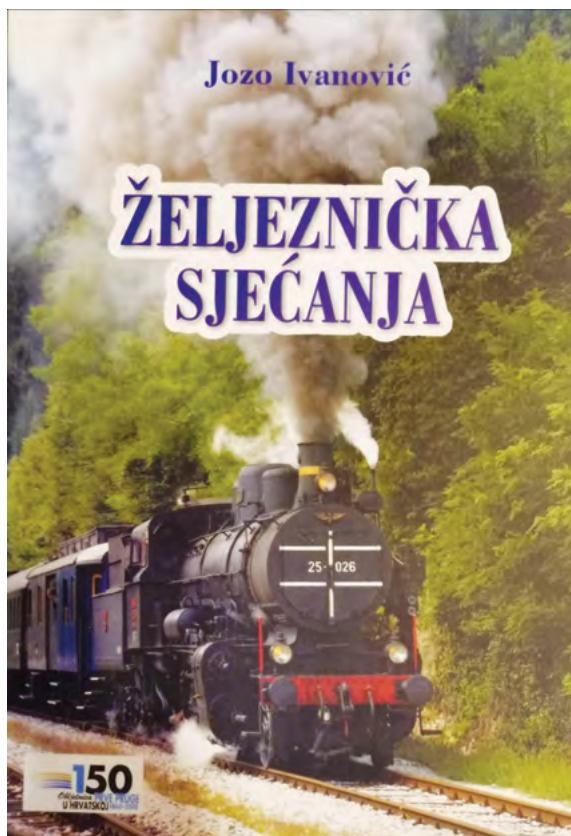
[http://www.rogotin.hr/2022/01/13/kakva-racunica-uprave-hz-carga-godisnji-prihod-po-radniku-u-plocama-257-tisuca-kuna-a-prihod-po-radniku-u-ostatku-hz-carga-228-tisuca-kuna-ipak-hz-cargo-ploce-se-gasi/?fbclid=IwAR1IDwMW5RSJGo71PeSwrNyi\\_rQECpKErj2fQkFnVclKarhAT9GqGj2ZE](http://www.rogotin.hr/2022/01/13/kakva-racunica-uprave-hz-carga-godisnji-prihod-po-radniku-u-plocama-257-tisuca-kuna-a-prihod-po-radniku-u-ostatku-hz-carga-228-tisuca-kuna-ipak-hz-cargo-ploce-se-gasi/?fbclid=IwAR1IDwMW5RSJGo71PeSwrNyi_rQECpKErj2fQkFnVclKarhAT9GqGj2ZE)

objavljeno: 13. siječnja 2022.

# ŽELJEZNIČKA SJEĆANJA

RAZGOVARAO: Nebojša Gojković  
FOTO: Nebojša Gojković

**U našoj „ŽELJEZNIČKOJ ČITAONICI“ predstavljamo Vam još jedno djelo nastalo kao plod inspiracije domaćih autora. Ono po čemu se (između ostalog) ovo ostvarenje razlikuje od onih prethodnih, jeste činjenica da je konačno pred Vama autorsko djelo jednog željezničara. Riječ je o knjizi „ŽELJEZNIČKA SJEĆANJA“ koju potpisuje naš nekadašnji kolega, gosp. Jozo Ivanović iz Josipovca. Željeznički put ovog diplomiranog ekonomiste započeo je sada već davne 1981. godine u Osijeku i trajao je puna 3 desetljeća. Na tom putu radio je na radnim mjestima referenta za istraživanje tržišta robnog i putničkog prometa, referenta za plan i financije, te napisljeku i glavnog referenta za prodaju u HŽ Putničkom prijevozu, a s kojeg je i otišao u zasluženu mirovinu. Usporedo sa svojim osnovnim poslom, 1990. godine završio je i poslovodnu školu u organizaciji Hrvatske gospodarske komore, a njegovi istraživački radovi objavljeni su u publikacijama Instituta prometa i znanosti, te Gospodarske komore u Osijeku. Bio je aktivni sudionik projekta uvodenja prigradskog željezničkog prijevoza u Osijeku, ujedno prvog takvog u bivšoj državi, te autor analize koja je poslužila kao osnova za uvođenje putničkog prijevoza na relaciji Bizovac - Belišće. Svo to vrijeme gosp. Ivanović vrijedno je bilježio kako osobe, tako i događaje vezane za željeznicu, a što je sve skupa 2011. godine „pretočio“ u knjigu posvećenu željezničarima i željeznici. Nešto više o toj knjizi saznali smo iz „prve ruke“, odnosno kroz razgovor sa samim autorom...**



Poštovani gosp. Ivanović, prije svega hvala Vam što ste odvojili malo vremena za nas i pristali da našim čitateljima predstavite svoju knjigu „Željeznička sjećanja“. Recite nam za sam početak što Vas je to inspiriralo da stvorite jedno po svemu jedinstveno književno, a dobrim dijelom i povjesno djelo na temu željeznice i željezničara?

Hvala Vam što ste se sjetili mene i moje knjige iako je od njenog izdavanje prošlo punih deset godina. Još jednom se

potvrdilo staro pravilo da knjige „žive“ puno duže od običnih ljudi. A odgovor na Vaše prvo pitanje najbolje objašnjavaju prve dvije rečenice iz uvodnog teksta, a one kažu: „Radeći trideset godina na Željezničari čuo sam, video i doživio razne događaje, te upoznao mnoge ljudi. Dio tih sjećanja odlučio sam zapisati i objaviti u knjizi kako bi se ta zbivanja sačuvala i zadržala u sjećanju i duže od običnog ljudskog pamćenja“

Možete li nam reći nekoliko riječi o sadržaju same knjige i na što ste se to posebno fokusirali pišući je?

Knjiga sadrži povjesni dio nastajanja Željeznice u svijetu i dolazak na naše prostore. Za povjesni dio koristio sam knjigu osječke povjesničarke dr.sc. Zlate Živaković - Kerže, knjigu Siniše Lajnerta „Ustroj željeznice u Hrvatskoj od Austro-Ugarske do danas“ i „Hrvatske željeznice u Domovinskom ratu“. Za novija zbivanja koristio sam se vlastitim sjećanjima i zabilješkama, kao i listovima „Željezničar“ i „15. travanj“. Foto arhiva Hrvatskih željezница bila mi je dostupna, pa sam pojedine tekstove osim riječima, obogatio i slikama. Uglavnom sam opisivao događaje s našeg područja, a ako mi se nešto

učinilo važnim, opisao sam i te događaje.

**Knjiga ima bezmalo 300 strana i obiluje raznim podacima, događajima, fotografijama, dokumentima, pojedinačnim biografijama... Koliko Vam je vremenski trebalo da skupite svu potrebnu građu za njen konačni izgled i koje izvore ste najčešće koristili?**

Za ozbiljan pristup svakoj knjizi koja ima povijesni karakter, potrebno je puno vremena i izvora. Spomenuo sam one glavne, a služio sam se i internetskim podacima. Trebalo mi je oko godinu dana.

**Sadržajno ste obuhvatili gotovo sve segmente željeznicu kao i nezaobilaznu ulogu koju je imala u ekonomskom, kulturnom, sportskom, političkom i svakom drugom vidu društvenog života. U dosta vidova tog života i sami ste imali učešća i iz „prve ruke“ svjedočili ondašnjem značaju željeznice. Koliko je od tog značaja danas ostalo?**

Značenje Željeznice kroz povijest se mijenjalo. U početku je to bilo revolucionarno otkriće. Vremenom se razvijala, da bi danas imala gotovo sporednu ulogu. Druga sredstva prijevoza su se naglo razvila i usavršila tako da je Željezница pala u drugi plan. Pišući knjigu i koristeći termin „Željezница“, mislio sam samo na cjelokupnost. Možda sam neke segmente opisivao više samo iz razloga što sam o njima imao više informacija. Željezница je nekada bila jako značajan faktor razvoja; glavni prijevoznik i važan faktor razvijanja svake zemlje. Željezničari su bili cijenjeni, a šefovi kolodvora imali su status važne

osobe, gotovo kao gradonačelnici pojedinih gradova. Željeznička je bila značajna državna firma i gotovo je imala status „države u državi“. A danas? Što da Vam kažem? Sve je drugačije. Željeznička se teško prilagodava novom vremenu za razliku od drugih vidova prijevoza koji su fleksibilniji, brži i učinkovitiji.

#### **Što biste Vi osobno istaknuli kao posebnu vrijednost koju knjiga sadrži?**

Posebna vrijednost knjige je povijesni prikaz željeznicke od samih početaka do danas. Svjetska i europska zbivanja su opisana u raznim knjigama poznatih i manje poznatih autora. Moja namjera je bila prvenstveno opisati zbivanja na našem području. Razni događaji i ljudi opisani su da bi se o njima čulo i pamtilo. Bilo je značajnih i manje važnih događaja, ali događaji su događaji. Sve je važno i svega se treba sjećati.

**Neke činjenice koje navodite u knjizi iz današnje perspektive doimaju se gotovo nadrealno. Od strane većine globalnih međunarodnih institucija 21. stoljeće označeno je kao stoljeće novih tehnologija i obnovljivih izvora energije. Posljednja 2 desetljeća na sve strane svjedočimo ugradnji solarnih panela i eksploataciji sunčeve energije. Doista nestvarno djeluje podatak da je željeznička s tim procesom započela još sredinom 80-ih godina prošlog stoljeća... lako je Željeznička veliki sustav koji je teško prilagodljiv novim tehnologijama, svakako je bilo i neizbjegljivih inovacija kao što su prelazak na dizel motornu vuču vlakova, izgradnja podvožnjaka i novih dizel depoa, gradnja željezničkih hotela i slično. Tu se posebno ističe ugradnja spomenutih solarnih panela koji su u to vrijeme bili rijetkost, ne samo na Željezničkoj, nego i u cijeloj državi.**

**Još jedan podatak koji se rijetko spominje i teško ga je uopće negdje „iskopati“, a o kojem u svojoj knjizi pišete, jeste uvođenje prigradske željezničke 1984. godine na području Osijeka. Bila je to ujedno i prva prigradska željeznička u ondašnjoj državi. Aktivnu ulogu u tom jedinstvenom pothvatu imali ste i Vi... Nekome je palo na pamet da bi Osijek bilo zgodno povezati od zapada do istoka, odnosno iz stambene u industrijsku zonu i na tome se počelo raditi. Osijek kao ravnica grad dugačak 15-ak kilometara paralelno sa Dravom i željezničkom prugom bio je veoma pogodan za uvođenje prigradskog prijevoza. Dana 10. rujna 1984. godine otpočeo je**

prigradski prijevoz, prvi u tadašnjoj državi. Nekoliko je godina funkcionirao dobro, ali su se pojavili neki problemi. Nedostatak vučnih i voznih sredstava, kupnja osobnih automobila i smanjenje broja radnika u velikim poduzećima utjecalo je na reduciranje, a kasnije i na ukidanje linije. Sličnu sudbinu doživjela je i relacija Osijek - Buzovac - Belišće. U početku je sve bilo dobro, ali su kasnije slični problemi kao i kod „prigradske željeznicice“ doveli do smanjenja broja vlakova i konačnog ukidanja. U ova dva projekta sam osobno učestvovao, ali eto, na žalost niti jedan nije zaživio. Uvođenje velikog broja autobusnih linija koje su prolazile kroz mjesto uvjetovale su prelazak putnika na drugi vid prijevoza.

**Dio knjige koji možda na najbolji način objašnjava sva današnja „bespuća“ željezničke zbilje, jeste onaj u kojem navodite podatke iz 1988. godine, a koji se odnose na kolodvor Darda. Tako se u tom dijelu može iščitati kako je prije 34 godine u tom kolodvoru u sektoru prometa radilo 18 radnika i to redom: 5 prometnika, 9 skretničara, čistačica, robni blagajnik, skladištar i šef kolodvora. Treba naglasiti kako je to vrijeme kada je Darda bila osigurana likovnim ulaznim signalima s predsignalima. Danas, kada je osigurana tek signalnim loparima, u Dardi radi 6 radnika; 4 prometnika i 2 skretničara. Kud u međuvremenu nestade ona željeznička?**

Današnje stanje Željezničke je sasvim drugačije. Neke od razloga za takvo stanje već sam u prethodnim odgovorima naveo. Drastično smanjenje broja putnika i manji broj prevezenih tona robe normalno da je uvjetovao i manji broj radnika. Nije ni čudo što su neki kolodvori zatvoreni, a većina radi s manjim kapacitetom. Zatvoreni su sindikalni klubovi, ugašene sportske aktivnosti, zatvoren Dom željezničara, nema više željezničke ambulante...

**Kako navodite u svom uvodnom tekstu, knjigu ste posvetili željeznicima i željezničarima. Jeste li pri izdavanju iste imali kakvu financijsku ili drugu vrstu potpore od strane te iste željezničke ili nekih organizacija vezanih uz nju; sindikata, udruge, klubova...?**

Knjiga je namijenjena željeznicima i željezničarima jer sam smatrao da će njima najviše poslužiti u sjećanjima na dane i godine koje su proveli na Željezničkoj. Znao sam da će oni biti najviše zainteresirani za nju jer su i oni spomenuti ili su bili sudionici nekih događaja. Podrška kod pisanja je bila

minimalna. Uglavnom su sindikati kupili po nekoliko knjiga i tako mi finansijski pomogli tiskati knjigu.

**Kada je o promociji knjige riječ, ni tu niste otišli daleko od željeznicice, budući je ista održana u bivšem Domu željezničara. Sama promocija osim što je imala veliku posjećenost, bila je i organizaciono održana na jedan vrhunski način. Tko Vam je tada pomogao i kako ste Vi osobno bili zadovoljni načinom na koji je knjiga predstavljena?**

Promocija knjige bila je 25. studenog 2011. godine u našem Domu željezničara koji se tada već zvao Hotel „Mursa“. Bilo je savršeno. Koristili smo kongresnu dvoranu uz razglas, video zid, domjenak, glazbenu podršku, čitanje isječaka i stručnu podršku gospode Zlate Živaković - Kerže i novinarke Nevenke Špoljarić.

**Kakve su bile kritike čitatelja, posebno onih sa željeznicice? Pretpostavljam da je bilo onih koji su smatrali da je njihovo uđio u sadržaju knjige trebao biti veći... Kritike knjige uglavnom su bile pozitivne, barem one koje sam ja čuo. Naravno da je bilo i onih koji su smatrali da se i njihovo ime trebalo naći u knjizi. Iako sam vodio računa da spomenem mnoge ljudi, nisam u tome uspio. Naprosto je nemoguće svima udovoljiti. Spominjati neke ljudi u negativnom kontekstu ne bi bilo korektno, pa sam to izbjegavao. Bilo je i nekih šaljivih događaja koji nikoga nisu vrijedjali. Zainteresiranost za knjigu uglavnom su pokazivali željezničari, naročito bivši. Bilo je zainteresiranih i meni nepoznatih ljudi kao što su neki profesori s Prometnog fakulteta u Zagrebu, bliske osobe bivših željezničara, neki radoznalci itd. Knjige sam dostavio Gradskoj knjižnici Osijek, Željezničkom muzeju Zagreb, Udrudi željezničkih tehničara Zagreb i nekim osobama pojedinačno. Naši Sindikati su kupili po nekoliko primjeraka za svoje članove.**

**Za sam kraj, recite nam gdje se knjiga može pronaći i što biste vezano uz nju poručili Vašim bivšim kolegama i potencijalno budućim čitateljima?**

Knjigu zainteresirani mogu naručiti na mail adresi: jozo.ivanovic53@gmail.com ili na broj telefona: 098 177 84 31, a svojim bivšim kolegama željezničarima mogu reći da im knjiga može poslužiti da se prisjeti nekih događaja iz prošlih vremena.

# NASTANAK GUTMANNOVE PRUGE

PIŠE: Dubravko Maričić  
FOTO: Dubravko Maričić

***U jednom od prijašnjih izdanja našeg lista („NA PERONU“ br. 117, studeni 2021.), u rubrici „Željeznička čitaonica“ predstavili smo Vam knjigu „Moja sjećanja na Slavonsko podravsku željeznicu“. Podsjećamo radi, autor ove knjige poznati je beličanski profesor gosp. Dubravko Maričić. Zahvaljujući izvrsnoj suradnji koju smo tom prilikom s njim ostvarili, te prije svega njegovoj iznimnoj susretljivosti i ljubavi prema željeznicama i željezničarima, u idućih nekoliko brojeva našeg lista imat ćete priliku pročitati najzanimljivije dijelove spomenute knjige. Osim toga, uz pisani sadržaj bit će priložene i mnoge raritetne fotografije ne samo iz knjige, već i iz privatne arhive gosp. Maričića. U ovom broju donosimo Vam tekst o samim željezničkim počecima na prostoru Slavonije, odnosno izgradnji nekadašnje Gutmannove pruge. Uživajte!***

Današnje generacije ne samo u Slavoniji već u Hrvatskoj ne znaju za postojanje uskotračnih pruga. Jedna od takvih je Gutmannova željezница, Slavonsko podravska željezница, koja je u početku služila samo za potrebe tvrtke S.H.Gutmann, a kasnije je postala javna željezница za prijevoz robe i putnika.

U prvoj polovici XIX. stoljeća, Hrvatska je bila u sastavu Habsburške monarhije u kojoj su se počele graditi željezničke pruge. Izgradnja željeznice u početku je bio monopol države koja, je težište imala na izgradnji magistralnih pruga, kojima su povezani glavni gradovi, Beč i Budimpešta, kao najveća gospodarska središta s Rijekom i Trstom - najvećim lukama na Jadranu.

Izgradnjom glavnih pruga država se iscrpila, pa su krajevi u provinciji ostali zanemareni i prometno izolirani. Vremenom, i pod pritiscima poduzetnika koji su spoznali veliku sirovinsku vrijednost ruralnih područja, moralo se priči prometnom povezivanju provincija, jer je u njima ležao ogroman industrijski potencijal pa je rasla i potreba za slanjem proizvoda u druge krajeve monarhije, ali i cijeli svijet.

Zakonski članak XXXI. iz 1880. godine regulirao je način izgradnje pruga, a 1888. godine taj je članak

dopunjena i stvorena je mogućnost građenje vicinalnih (lokalnih, provinčijskih) željeznic privatnim dioničkim društvima. Privatnici su prihvatali takvo rješenje uvidjevši mogućnost povećanja svog djelovanja u gospodarskom životu. Počela je ubrzana izgradnja lokalnih željezničkih pruga, a širina kolosijeka kretala se od 143,5 cm, 76 cm i 100 cm. U okolini Našica (šumarija Našice), Đurđenovca i Orahovice bilo je užih šumskih pruga (76 mm), kao što je pruga Andrijevci – Đurđenovac (oko 1920. godine) na kojoj su vuču obavljale lokomotive na drva i nisu se koristile za javni promet. Za potrebe ribnjačarstva izgrađene su pruge 60 cm.

U prvi mah moglo bi se zaključiti da je i Slavonsko podravska željezница nastala u sklopu gradnje vicinalnih željeznic, ali nije, već je ona je nastala isključivo na potrebama tvrtke Gutmann d.d. Tek kasnije, širenjem i razvojem tvrtke, željezница je rasla, proširivala se i prerasla u prugu za javni prijevoz robe i putnika.

Godine 1884. tvrtka Gutmann je na licitaciji od Valpovačkog vlastelinstva kupila šume u okolini Harkanovaca i Koške, ali na tom području nije bilo nikakve prometne povezanosti, pa tvrtka kreće s izgradnjom jednostavne pruge bez nasipa i tvrde podlage u duljini 16,5

km.

U početku su jednostavne vagone s trupcima vukli bivoli.

Tračnice su pričvršćene samo na drvene pragove tzv. šlipere, a širina kolosijeka je bila 100 cm.

Vagoni za prijevoz trupaca bili su jednostavni i izrađivani su u vlastitoj radionici u Belišću. Kapaciteti i potencijali radionice rasli su u skladu s potrebama. Dolaskom jačih lokomotiva serije 20, a označene su brojevima 21, 22, 23, "Miholjac", "Stefanija" i "Obod" - iskazala se potreba za izradom i većih tendera, koji su služili za smještaj i prijevoz drveta, kao pogonskog goriva za pokretanje snažnih parnih strojeva, a kasnije i ugljena.

U to vrijeme u okolini Beča bila je likvidirana prigradska željezница, pa je Gutmann kupio lokomotive koje su bile učinkovita zamjena za bivolje zaprege. Pri ovoj kupovini vidi se da Gutmanni nisu samo dobri trgovci, već i promućurni poslovni ljudi. Kupljene lokomotive bile su širine pruge 100 cm iz nekoliko razloga. Prednost pri većoj širini ogledala se u većoj stabilnosti i većem iskorištenju prostora, ali i još jednom, ne tako beznačajnom razlogu. Širinu kolosjeka od 100 centimetara nitko drugi nije koristio, pa u slučaju rata nisu

bile interesantne za rekveriranje za potrebe vojske. Ipak, najvažniji razlog njihove kupovine bio je taj što se u okolini Beča rasformirala željezница, pa su, još uvijek iskoristive i ispravne lokomotive bile jeftine.

Lokomotive su brodom, Dunavom i Dravom dopremljene u Belišće, a označene su brojevima 11 i 12, a kasnije im se uz broj dodaje i ime „Valpo“ za broj 11 i „Gustav“ (po barunu Gustavu Prandau) za broj 12.

Prva željezница izgrađena za potrebe dovoza drvne mase u tvrtku Gutmann d.d. bila je primitivna šumska željezница, neuređena za javni promet, ali ju treba smatrati početkom SLAVONSKO PODRAVSKA ŽELJEZNICE (SPŽ)

Eksploracija šuma kod Harkanovaca i Koške bližila se kraju, pa je tvrtka Gutmann kupila šume u okolini Donjeg Miholjca i Viljeva.

Kako taj kraj nije bio prometno povezan s Belišćem, već potpuno prometno zapostavljen, ukazala se potreba izgradnje pruge kako bi se drvna masa dovozila u tvrtku na obradu.

Zatražena je koncesija za izgradnju pruge, ali državni organi postavljaju zahtjevne tehničke uvjete propisane za željeznice s javnim prometom.

Naime, zakonski propisi iz 1880. godine nisu dopuštali da civilne privatne željeznice s javnim prijevozom budu u vlasništvu pojedinca, već se tražilo osnivanje posebnih dioničkih društava u kojima je i država sudjelovala kao dioničar.

Udovoljavajući zakonskim propisima, tvrtka Gutmann je kod trgovackog suda u Budimpešti osnovala dioničko društvo SLAVONSKO PODRAVSKA ŽELJEZNICA d.d.“ (posebno registrirane dvije firme jedna na njemačkom, a druga na mađarskom jeziku), sa sjedištem u Budimpešti.



BELIŠĆE - DOPREMA ŠUMSKIH KLADA BIVOLSKOM SPREGOM

Transport klada u Belišće iz šuma bivoljom zapregom  
Tračnice su pričvršćene samo na drvene pragove tzv. šlipere,  
a širina kolosijeka je bila 100 cm.



Industrijsko šumska pruga u Harkanovačkoj - koškanskoj šumi  
duljine 16,5 km do pilane u Belišću



Tri najstarije lokomotive

# ZOOM

*u skretanje by nenad katanich*

FOTO: Nebojša Gojković



**KOLIKO JE  
OPASAN  
INSTRUKTOR  
AKO NIJE  
CIJEPLJEN?**

**DA LI ĆE BITI  
PLASTIČNIH  
PREGRADA  
IZMEĐU  
MJESTA U  
KLUPI?**

Taman su to jutro zaboravili incident sa „BB smjenom“ (Benjamin i Borna), Irena i Nikola su prionuli na posao. Kavu još nisu pristavljali jer su čekali da se pojavi Walter s unučicom.

Nisu punio obraćali pažnju kada je pomoćnik Donat izvjesio neki papir na oglasnu, pri tome glasno jedući jabuku. Vjerljivo od sreće što mu se, njegova tiha patnja, prodavačica preko puta, nasmijala kada mu je stavljala jabuke u škanici.

Samo je između dva zalogaja nezainteresirano rekao: „Ovaj tjedan je poučavanje -škola!“.

Nikola se počešao iza uha i napravio gadljivu grimasu koja je jasno govorila da mu to - poučavanje -ide na živce.

Irena je dignula glavu s knjiga otvorenih usta. Telefonska slušalica joj je visjela u lijevoj ruci, a olovka u desnoj. Pogled joj je bio otužan.

Brzo su se sabrali i počeli s uobičajenim prosvjedom: sa je školska prostorija hladna, da instruktur stalno šmrca... Prije su sumnjali na kokain, a sada na COVID... I sve tako kao to inače ide priča u prometnom uredu, kada se počne kititi do granica mašte. To ih uvijek opusti i zabavi te lakše podnesu stres prometničkog posla, a ujedno i „mirno prosvjeduju“. Ali pošto je poznato da u prometnom uredu zidovi obvezno imaju uši, sindikalac Jamezdin odmah je stupio u akciju. Znajući koliko je „poučavanje“ omraženo među prometnicima - evo prilike da skupi sindikalne bodove a

bez mnogo izlaganja i rizika da se zamjeri s onima gore. Nikola je odmahnuo rukom i rekao da bi se sad najradije „nabooosterisao“ misleći pri tom na mrzlu pivu, a Irena je samo frknula kao izazvana mačka. Jamezdina to nije pokolebalo. Dapače, inspiracija mu je dolazila sama od sebe. Složio je Ivecu otvoreno sindikalno pismo u kojem ga upozorava na pogibelj poučavanja u pandemiji. Tko će kontrolirati covid potvrde? Kako, bez dodatnih troškova u obliku prekovremenih sati, organizirati poučavanje a da se ispuni uvjet maksimalnog broja prisutnih u maloj prostoriji? Kada se moraju testirati oni koji nisu cijepljeni? Da li će možda prisutni ili mjesto biti posebno označeni?

Koliko je opasan instruktur ako nije cijepljen? Da li će biti plastičnih pregrada između mesta u klupi? Ivec kada je pročitao, skoro se šlogirao. Samo da drug Buzdovan ne sazna za ovo. Naravno, nije Ivec od jučer. Pogladio se po ogromnom, pretilom stomaku. Znao je da Jamezdin skuplja sindikalne bodove, pa je kao, organizirao konzultacije i pozvao i onaj drugi sindikat. Podjeli pa vladaj bio je oprobani recept za rješenje problema. Ali ni oni iz drugog sindikata nisu vesla sisali. Znali su da Ivec pokušava dobiti bodove kod Buzde, navodno rješavajući problem koji je zakuhao Jamezdin samo da dobije sindikalne bodove da njih ponizi. Zato promučurni, kakvi jesu, angažirali su se „na mala vrata“

kod onih gore, objašnjavajući da takvim masovnim skupom „poučavanjem“ ne bi se samo ugrozilo zdravlje ljudi, tj. radnika, već i nacionalna sigurnost.

Sada je stvar već bila ozbiljna. Drug Buzdo, izvukao je svog asa, tj. kumče iz rukava. Kumče je proveo dan intenzivno razmišljajući od ranog jutra u 9,30 h do podneva. Zatim od poslike ručka u tri do kave u pet i to sve u obližnjem kafiću. Buzdi je već to njegovo prenemaganje išlo na živce, pa ga je nazvao. Kumče mu je rekao da dođe u obližnji kafić i neka popije i neka gleda - rješenje je pred njima.

„Vidiš li što svi ovdje rade?“ rekao mu je Kumče, „Svi imaju mobitel i cijeli dan surfaju i pričaju preko video-poziva“, slavodobitno će Kumče. „Samo naredi da se to, kako se ono zove, poučavanje, škola, kurs... održi preko „zoom“-a, jer je ministarstvo naredilo da se sve radi preko interneta kao epidemiološka mjera. Buzdovan je otpio gutljaj i nazvao Iveka i reko mu da organizira preko, kako se ono kaže -zoma ili tako nekako (iako mu ni samom mije bilo jasno što je to i kao funkcioniра, ali je vjerovao Kumčetu). Naravno da je iskoristio priliku da kaže Ivecu da je nesposoban i da kako ne zna za onaj, kako se ono veli, onaj da - som, ne, ne, ne... nego zom...“

Kumče je opet utvrdio svoju ulogu stratega. Drug Buzdovan nije imao pojma što je to „zoom“ ali je to od ministarstva. A Ivec je tek sad bio u problemu.

# SPVH SKANDINAVKA

AUTOR: ŽELJKO JANDRAGIĆ	RADNIK KOJI RUKUJE SKRETNI- COM	KORA HRASTA PLUTNJAKA, MATERIJAL ZA ČEPOVE	Pjesma grupe PSIHOMODO POP	SPISATELJ- CA IZNAN- STVENICA RUDAN	VRSTA RAČUNALA SREDNJE VELIČINE	OPERNI NAPJEV	LISTOPADNI GRM IZ PORODICE MAHUNARKI, TILOVINA	KNJIZEVNIK I PREDVODI- TELJ VELIKANOVIC	KUTINA	ČOVJEK KOJI LOVI I PRODAJE RIBU	GLUMICA OJDANIC	RADNIK U VALJAONICI, VALJAONI- CAR	ŠPANJOLSKA	GLUMAC I VODITELJ FILIPOVIC
DOVODITI POSTELJU U RED, POSPREMA- TI (RAG.)														
SVRAČICA GLASOVIRA, PIJANISTICA													"AMPER"	
SREDSTVO ZA RUMENIJE- NJE LICA									DRUŠTVENA IGRA TAKOM I KUGLAMA					UZVIK NE- STRPLJENJA
POVIJESNA POKRADINA U SREDIŠ- NJOJ GRČKOJ								BERNARD VUKAS						
PRVI STUPANJ LJESTVICE DURA ILI MOLA								SREDOZEM- NE BILJE IZ POR. RUZA, BADEMI SUMPOR						
DUŠIK		ČEŠKA POTVRDNA RIjec					TRICIJ	PTICA VRAPCARKA						
Ivana BANFIĆ		POČINJENA GLUPOST	GLUMAC BUKVIC				Hrvatska Plivačica	RIBEŽ						
ZATVARAČ ZA BOCE, ZAPUŠAC			JAKO IZRAŽEN I PROSIREN	"PRIJE NOVEERE"										
MADARSKI ŠAHORSKI VELE- MAJSTOR, ANDRAS				MORSKI GREBENI										
GUBITAK OD TEŽINE ROBE RADI SASUŠENJA (MN.)														
KUKAC KOJI NOĆU SVIJETLI, KRIJESNICA														
MAЛО ПОМИĆАТИ ТАКО ДА СЕ ДЈЕЛОМЧНО ДИГНЕ, ПРИДИЗАТИ														
OTILJA OD MILJA (OTA, OTI)			ŽENSKO IME (EDITA)					GORSKA NIMFA U GRČKOJ MITOLOGIJI	"PIANO"	UGOSTITELJ- SKI OBJEKTI S SPRENO- CIŠTEM	LJEKOVITA ŽELJASTA BILJKA, VALERIJANA	TONSKI ROD	GRČKI JUNAK (PO NJEMU NAZVANA AKADEMIJA)	OZLJEDA (UMANJ.)
KUĆE- PAZITELJI			TICALO KOD KUKACA				CESTOVNI KONTROLOR "ANTI- RETRO- VIRUSNO"							
KNJIŽEVNIK RAMLJAK				ZARADA OD TRGOVINE				ODVIKAVA- NJE						
ODNOSNO- UPITNI PRILOG: ZBOG ĆEGA				LOVAČKI PAS, POLJSKI GONIC				DESET NA KVADRAT						
KRVNA GRUPA		OSOBA KOJA NJEGU- JE KOGA		RESTAURA- CIJA									RIMSKI 501	
GRAD NA TAJVANU		NAJJACĀ KARTA		OSOBNA ZAMJENICA									NAŠICE	
ISLAND			MIOMIRIS	ZAMJENICA ZG GRADO- NACELNIKA, DANIJELA MALTA				NJEM, STA- TISTIČAR IZ 19/20. ST. KARL THEO- DOR von						



domari, ophodar, igan, čar, oduka, zasiti, restoran, a, ujegovatelj, di, tajnan, dolnenec, is, aroma, inama. RIJESENJE: sprematil krevet, klaviristica, a, rumenillo, biljar, etolija, basami, tonika, svržak, n, aho, i, id, amar, čep, pne, adorjan, rasturi, svilac, ote, eda.