

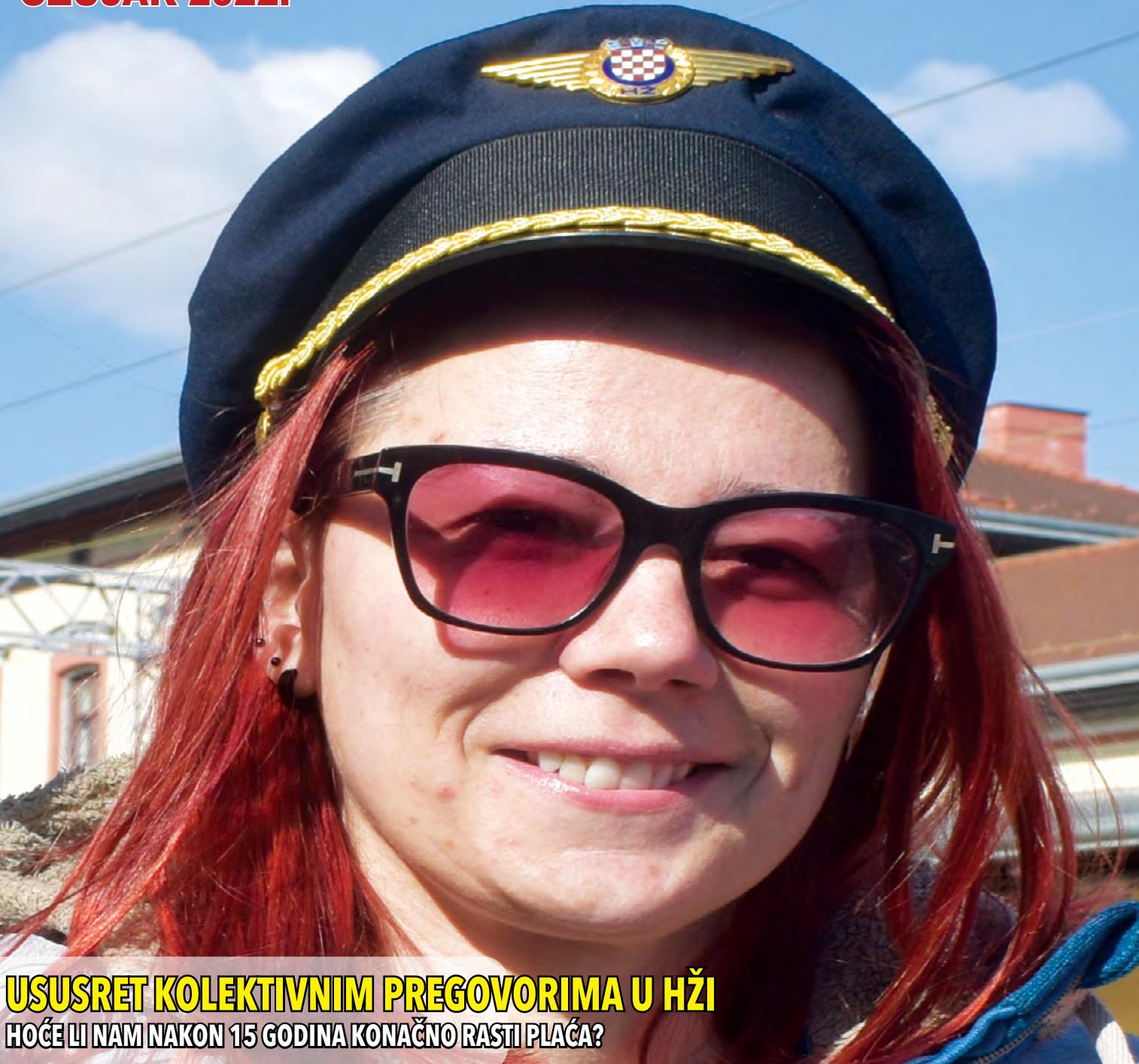
VIJESTI SINDIKATA PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE

# NA ŽPERONU

OŽUJAK 2022.



OŽUJAK 2022. • BROJ 121 • ISSN 1132 - 7739



**USUSRET KOLEKTIVnim PREGOVORIMA U HŽI**  
HOĆE LI NAM NAKON 15 GODINA KONAČNO RASTI PLAĆA?

**JESMO LI SAMI SEBI SVRHA?**  
OSVRT NA PLAN POSLOVANJA HŽI ZA 2022.

**POZNATA LICA I ŽELJEZNICA**  
SNJEŽANA PEJČIĆ



## ZA SIGURAN PUT

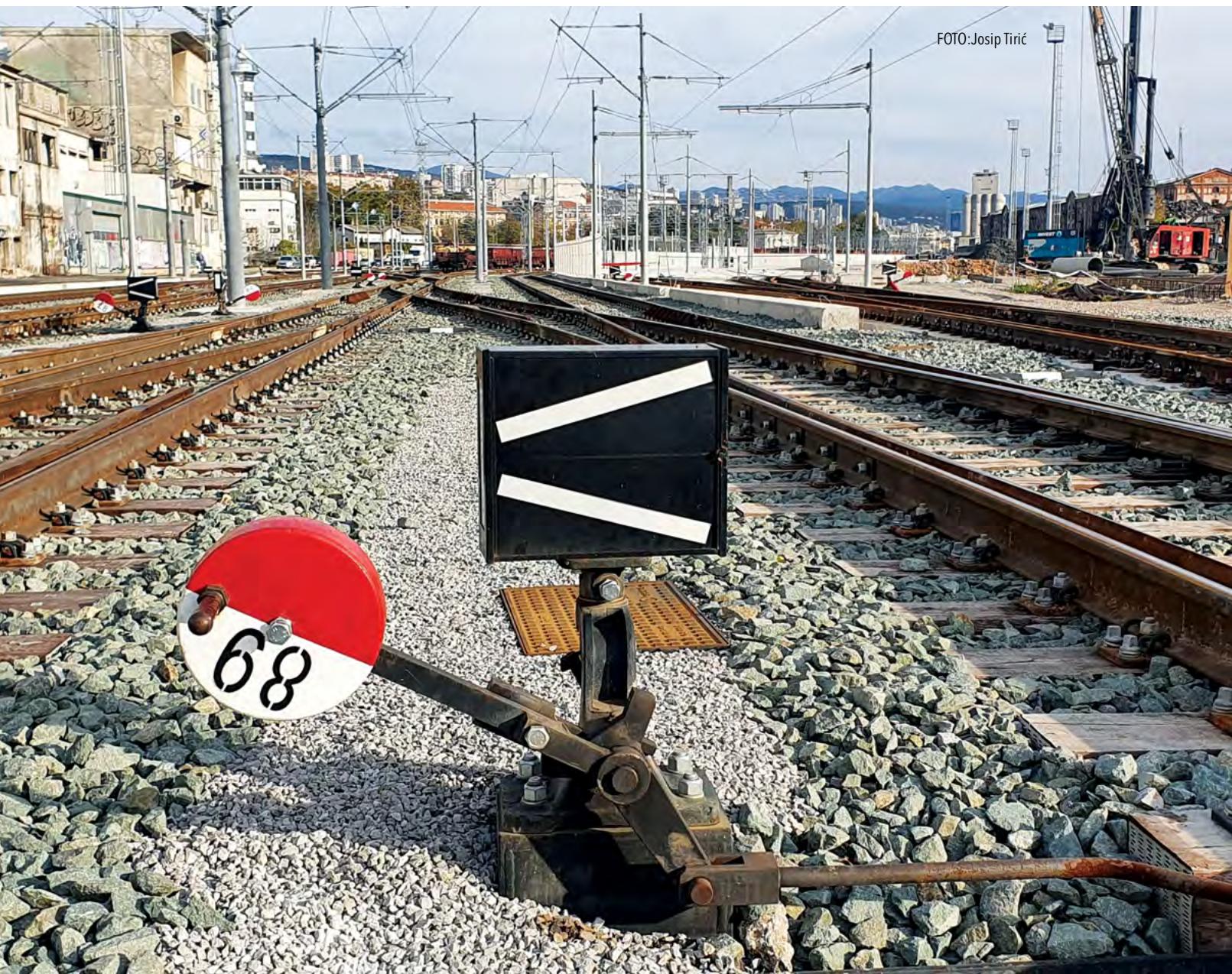


FOTO: Nebojša Gojković



## SVE IDE PO PLANU?

Čitam na jednom blogu i učini mi se zgodnim i primjerenim objaviti kao uvodnik:

Taman kada smo primijetili da se narativ oko "korone" u potpunosti raspada, preko noći se desilo nešto što je kompletну pažnju usmjerilo s korona-narativa na strah od WWIII. Krajnji rezultat toga je sve veće jačanje države, vlasti i kontrole stanovništva. Također srednji sloj i ljudi generalno se još više siromaše, cijena hrane skače u nebo, a inflacija raste bez zaustavljanja. Naravno, za sve će se okriviti rat i sankcije, a ne lude mjere "zatvaranja". Sve je ovo igra istih onih koji oduvijek žele samo jednu stvar: novac, moć i kontrolu.

Zapravo, već su nam odavno lijepo rekli - ako nam se ovdje

*ne sviđa, široko nam polje. Ako se nisi spremam s ružičastim naočalama na nosu učlaniti u stranku i držati se dostignutih pravila, onda i nisi za život u ovoj zemlji.*

*A kad jednog dana odu svi koji još imaju nešto za primijetiti o tome kako se političari, vlast i državne službe ponašaju trošeći naš novac, ovo će, zapravo, biti prekrasna zemlja. U kojoj premijera novinari ne živciraju ni uživo ni virtualno, a ni građani mu ne pišu.*

*No, dosta o analizama. Što mi možemo napraviti? Pa gotovo ništa. No možemo raditi na sebi i graditi bolji svijet oko sebe. Udružimo se, obučimo i pomozimo jedni drugima.*

izvor: dokumentarac.hr

### IMPRESUM

Glavni urednik:  
Anto Iličić

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

Naslovnica:  
**SNJEŽANA PEJČIĆ,**  
najuspješnija  
hrvatska streljačica  
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**

# USUSRET KOLEKTIVnim PREGOVORIMA

PIŠE: Anto Iličić  
FOTO: Nebojša Gojković



## AKTUALNO

Od godine do godine imamo kolektivne pregovore. Kod nas u HŽ Infri više od desetljeća s nadom i uvjerenjem da će se kao rezultat, prije svega, popraviti plaća. I taman kad se čini da će se tako nešto dogoditi dode kriza, dode korona, dode rat u Ukrajini...

Tu Uprava uskoči tek s minimalnim ustupcima... Poziva nas se na razum... I tako se istope zahtjevi i traženja sindikata. I ostadosmo gdje smo i bili...

Ovi novi pregovori tek trebaju započeti, a zahtjevi sindikata konačno su se odmakli od uobičajene prakse odugovlačenja koja se ogleda u pregovorima o svemu drugom, osim o plaći. Tako smo se prijašnjih godina mjesecima iscrpljivali pregovaraјuci o koječemu, a o plaći gotovo ništa. Nema novac - kažu.

Aktualni zahtjev radnika, a onda i sindikata za povećanjem osnovice plaće temelji se na nekoliko argumenata: rastuća inflacija najveći je razlog za povećanje osnovice, jer se plaća realno smanjila onoliko

kako raste inflacija.

Čekajući početak travnja i mogući početak novih kolektivnih pregovora u HŽ Infri ispunjavaju se formalne pretpostavke za početak pregovora: utvrđivanje reprezentativnosti, slanje pisane inicijative za početkom pregovora od jedne pregovaračke strane prema drugoj te imenovanje pregovaračkog tima ili odbora. Također, u ovoj fazi obavljaju se razgovori i konzultacije s članstvom, analiziraju rezultati poslovanja i drugi podaci, te pripremaju stavovi i pregovaračke taktike na obje strane. U ovoj fazi nerijetko se izrađuju i tekstovi prijedloga kolektivnog ugovora koji će poslužiti kako polazna točka za same pregovore. Tako je bilo do sada.

Tri reprezentativna sindikata u HŽ Infri upravo to čine: pripremaju dogovor, usklađuju traženja. Kako smo vrlo različiti, tako je uskladenje, želje, namjere i obećanja nerijetko teško te popraćeno s puno adrenalina.

Svi znamo i ponavljamo da su plaće

svih ovih godina oko nas, u drugim sektorima, rasle, a da su plaće radnika HŽ Infre jednake kao i 2007. godine. Hoće li nam plaće uopće porasti? Hoće li porasti dovoljno da nadoknade zaostajanje zbog inflacije, vidjet će se.

Jasno je kako se realna plaća, tj. životni standard radnika HŽ Infre, zbog inflacije zapravo nalazi - u padu. Međutim, naslućuje se i činjenica da na tržištu rada nema otimačine za dolaskom na željeznici, tako da je položaj radnika u pregovorima o plaćama sve bolji. Idu drugdje gdje poslodavac nude više, gdje su cjenjeniji i gdje zarađuju više.

Za razumijevanje inflacije uzimam s Wikipedije opis: ... "to je povećanje opće razine cijena u određenom vremenskom razdoblju koje obuhvaća cijelo gospodarstvo. Kada opća razina cijena poraste, određena valutna jedinica u stanju je kupiti sve manje proizvoda ili usluga, čime dolazi do smanjenja kupovne moći po novčanoj jedinici. Time valutna jedinica kao sredstvo razmjene i

kao jedinica mjerenja gospodarske aktivnosti gubi na vrijednosti". Za one koji ne znaju, u proteklih petnaest godina nakupilo se inflacije oko 30 %, a

kao što rekosmo svo to vrijeme plaća nije rasla i toliki je realni pad plaća. Tako skretničar, računajući efekt smanjenja realne plaće zbog inflacije, radi za

smiješnih 17,57 kn/satu, a ni drugi izvršni radnici ne stoje bolje. Kolike su realne cijene sata rada uz inflaciju od 30% prikazujemo u tablici:

	2007.	smanjenje zbog inflacije
Čuvar ŽCP-a	24,56	17,19
Skretničar	25,10	17,57
Manevrist	27,39	19,17
Rukovatelj manevre	27,15	19,01
Prometnik vlakova	33,38	23,37
Prometnik vlakova	37,02	25,91
<b>Prometnik vlakova</b>	<b>38,58</b>	<b>27,01</b>
Prometni dispečer	39,58	27,71

Ova tablica bila bi zastrašujuća da svih ovih godina nije bilo povećanja koja ne proizlaze iz cijene sata rada, ali povećavaju primanja i to u bitnim iznosima. Bilo je povećanja ali ni približno da namire inflacione gubitke. I pitanje za kraj na koje se danas ne usuđujem

odgovoriti: što će nam donijeti završetak ovih kolektivnih pregovora? Poučen iskustvom prijašnjih kolektivnih pregovora mogu pretpostaviti kako nas Poslodavac neće začuditi ako učini sve da nam ne ponudi ništa ili tek mrvice. A volio bih da se varam... Za prevladavanje ovakvog

scenarija treba nam sindikalna upornost i čvrstina. Jednako vjerujem i siguran sam da su radnici već odavno spremni za akciju - borbu za primjerenu plaću. Za prevladavanje ovakvog scenarija treba nam sindikalna upornost i čvrstina.



## KRATKE VIJESTI VELJAČA 2022.

- Roman Anywher, po ko zna koji put, u kvaru.

- Na pruzi Čačinci - Slatina krošnja drveta zadire u profil pruge, ne smeta odvijanju prometa. Sanirano žurnom intervencijom.

- Kolodvor Budinščina - lom polubranika na ŽCP u km 056+628 u 16.10. Popravljen u 20:25.

- U kolodvoru Savski Marof - kvar izlaznog signala "E2", a u kolodvoru Zlatar Bistrica Kvar ulaznog signala "A".

- Na pruzi Popovača - Ludina dogodilo se puknuće tračnice u km 043+130, uvedena Vmax=5km/h.

- Na pruzi Krapina-Đurmanec iskliznuće vag.br. 44 78 909 0204-5 koji je bio u sastavu vlaka 81875 PG i to ispred ulazne skr.br 1. Dogodilo se oštećenje kolosijeka i skretnica br.1 i br.2. Vagon podignut te je pruga otvorena u 19.00.

- Nestanak napajanja HEP-a u stajalištu Kustošija do od 13.50 do 17.50.

- U kolodvoru Okučani blok uredaj bio u dva navrata u kvaru više od po sat vremena.

- Između kolodvora Turopolje-V. Gorica dogodio se u 9.20 lom polubranika na ŽCP. Popravljeno u 11.40.

- U kolodvorima Jastrebarsko i Zvečaj dogodio se kvar izlaznog signala.

- Kvarovi žcp u Hrvatskom Leskovcu, na pruzi između Svetog Križ Začretja i Krapine, Okučanima, Zaprešiću, na dionici pruge Meja - Škrljevo.

**AKTUALNO**

# JESMO LI SAMI SEBI SVRHA?

PIŠE: Anto Iličić  
FOTO: Nebojša Gojković



## AKTUALNO

I da nije obveze iz Zakona o željezničkoj infrastrukturi, HŽ Infra kao upravitelj željezničke infrastrukture obvezna je izraditi godišnji, a isto tako i srednjoročni plan poslovanja za sljedećih pet godina. Kako nemamo Nacionalni program željezničke infrastrukture, tako je smjer planiranog poslovanja obavljen mnoštvom upitnika.

Svakako je potrebno odgovoriti osigurava li Poslovni plan optimalno i učinkovito korištenje, raspoloživost i razvoj željezničke infrastrukture?

Dalje, nama je pitanje svih pitanja na koje Plan ne nudi odgovor: kako nadoknaditi zaostatke u obnovi oko 2000 km željezničkih pruga koje se ne uklapaju u kriterije financiranja iz EU fondova, a upravo te pruge presudne su za održavanje prometne funkcionalnosti željeznicu u Lijepoj našoj, a jednako i zakonom propisane sigurnosti prometa.

Nameće se i pitanje zašto Vlada RH ne donese vjerodostojan i

ostvariv plan nacionalnih prioriteta ulaganja u zaostatke u održavanju željezničke infrastrukture, temeljen na postojećem stanju? Ta okolnost (kod pesimista s kojima često kontaktiram) ukazuje na najcrnu budućnost željezničke perspektive RH: negdje „duboko zakopan“ postoji i skriva se plan zatvaranja željezničkih pruga, a uz to postoji i skriva se planirano daljnje smanjenje ugovornih obveza HŽ PP-a i HŽ Infre.

Nejasno je i eventualno povećanje broja radnika u Prometu i Održavanju, s obzirom da nema dovoljno osiguranih finansijskih sredstava za redovno upravljanje i investicijsko održavanje iz proračunskih i vlastitih izvora.

Uz većinom istu tehnologiju pratimo smanjenje broja zaposlenih u HŽ Infri:

- 31. prosinca 2009. godine bio je 7.019 radnika,
- 31. prosinca 2010. godine imali smo 6799 radnika,
- 31. prosinca 2012. godine imali

smo 6812. radnika

- 31. prosinca 2019. godine imali smo 5.003 radnika,
- 31. prosinca 2020. godine imali smo 5.157 radnika,
- 31. prosinca 2021. godine mali smo 4663 radnika.

Na stranici 102 Plana poslovanja objavljena je uznemirujuća činjenica o radnicima HŽI:

„Obzirom na starosnu i obrazovnu strukturu radnika na dan 1. prosinca 2021. godine koja ukazuje da 70% radnika pripada starosnom razredu 41-60 godina, a da je svega 18% radnika u starosnom razredu do 40 godina starosti, kao i da 75% radnika ima srednju i niže od srednje stručnu spremu, HŽ Infrastruktura usmjerenja je na intenziviranje zapošljavanja pripravnika i radnika mlađe životne dobi, srednjeg i radnika mlađe životne dobi, srednjeg i visokog obrazovanja, i na provođenje mjera i aktivnosti usmjerenih stalnom stručnom usavršavanju radnika.“

Godine života	NSS	KV	VKV	SSS	VŠS	VSS	MR	DR	Ukupno	Udio u ukupnom broju zanoslenih HŽI
51-60	459	58	37	1.116	169	163	6	1	2.009	43%
61-65	85	33	30	254	72	93	8		575	12%
Ukupno	544	91	67	1.370	241	256	14	1	2.584	55%

Prelistamo li materijal Svjetske banke pod nazivom „Analitička podloga za Nacionalnu razvojnu strategiju Republike Hrvatske do 2030.: Sektor prometa“ iz srpanj 2019. i točku 3.3 Hrvatska i transeuropska mreža - promet pročitat ćemo slijedeće:

Ukupni hrvatski pokazatelji za prometnu infrastrukturu u transeuropskoj mreži (TEN-T) pokazuju osobito izražen zaostatak

kad su željeznice u pitanju. Otprilike 60 % hrvatske osnovne cestovne mreže TEN-T dovršeno je u odnosu na samo 5 % osnovne željezničke mreže TEN-T. Hrvatski jedini osnovni željeznički koridor TEN-T proteže se 550 kilometara od Rijeke preko Zagreba i dalje do mađarske granice. Prosječna starost pružne infrastrukture uzduž ovog koridora iznosi 29 godina (na kraju korisnog životnog

vijeka), a samo je 184 km koridora dvotračno. Hrvatska je među prvom trećinom država članica EU-a po kvaliteti cesta. Međutim, učinkovitost željezničkih usluga u Hrvatskoj najgora je u Europskoj uniji i hrvatski rezultati za ovaj su pokazatelj za 38 % niži od prosjeka EU-a.

Tablica 1. Bodovna kartica sektora prometa u EU-u - Hrvatska

Pokazatelj	Prosječan broj bodova	Hrvatski rezultat	Pozicija Hrvatske (1 = najbolje mjesto u EU-u)
<b>Učinkovitost vlakova</b>	<b>4,33</b>	<b>2,66</b>	<b>26. od 26</b>
Kvaliteta cesta	4,78	5,49	8. od 28
Završetak osnovne cestovne mreže TEN-T	0,77	0,60	19. od 28
<b>Završetak konvencionalne osnovne željezničke mreže TEN-T</b>	<b>0,60</b>	<b>0,05</b>	<b>23. od 26</b>

Tužna željeznička činjenica iz gornje tablice opisana su u Planu poslovanja u točki 4.1.:

Ulaganja u željezničku infrastrukturu u razdoblju od 1995. do 2019. godine bila su značajno manja od ulaganja u cestovnu infrastrukturu, posebno u periodu od 2002. do 2009. godine kada je investicijski ciklus izgradnje autocesta RH bio na vrhuncu. U tom periodu godišnja ulaganja u cestovnu infrastrukturu iznosila su između 600 milijuna

EUR u 2002. godini i 1,1 milijarde eura u 2008. godini. Duljina autocesta povećala se za više od 3 puta (u 2001. 429 km; u 2019. 1.310 km). U razdoblju od 1995. do 2019. godine najveća ulaganja u željezničku infrastrukturu bila su 2013. g.

Mi znamo da su i zemlje EU ulagale u cestovnu infrastrukturu više nego u željezničku, ali su prihvatile Europsku prijevoznu politiku i godinama ulažu u željezničku.

Ovaj Plan, ni onaj petogodišnji ne nudi odgovore na pitanja s kojim to konkretno ciljevima planiramo preuzeti 30 % putničkog i 30 % teretnog prometa do 2030. godine? To je cilj EU, a mi smo dio EU.

Osim dokumenata stranaca imamo mi i naše dokumente. Tako prema izvješću HAKOM-a za 2020. godinu (str.48) prosječna brzina vlakova u 2020. iznosila je 32,38 km/h, dok je za 2011. godinu iznosila 36,10

NA PERONU 8

km/h, dakle za 10 godina smanjila se za 3,72 km/h. Prosječna komercijalna brzina putničkih vlakova 2020. godine iznosila je 45,57 km/h, dok je 2011. godine iznosila 46,54 km/h. Teretni vlakovi su 2020. godine vozili prosječnom komercijalnom brzinom 19,19 km/h, a 2011. godine su vozili 21,44 km/h. Nesporna je činjenica da je znatan ukupni investicijski ciklus za period 2011.-2020. kao i znatna ukupna sredstva uložena u održavanje željezničkog sustava u istom periodu, direktno rezultiralo katastrofalnim učincima na brzine vlakova u RH. Pravo pitanje je zaista na koji način operateri (teretni i putnički) na željezničkoj mreži u RH, brzinama srednjovjekovnih kočija, mogu konkurrirati cestovnom prijevozu?

Bez namjere problematiziranja pojedinačnih planiranih veličina svo vrijeme dok sam listao i čitao Plan poslovanja HŽI za 2022. vrtilo mi se u glavi pitanje: Postaje li HŽ Infrastruktura d.o.o. sama sebi svrha?





**SNJEŽANA PEJČIĆ**

najuspješnja hrvatska streljačica

# I ZADNJI NOVČIĆ POTROŠILA BI NA PUTOVANJE

RAZGOVARAO: Nebojša Gojković  
FOTO: Nebojša Gojković

**Ona je bez ikakve sumnje najuspješnija hrvatska streljačica u povijesti. Ono što je tijekom svoje karijere ostvarila u streljačkom sportu, teško da će u skorije vrijeme netko uspjeti ponoviti ili nadmašiti. Za ovu prigodu spomenut ćemo samo ona najznačajnija postignuća; svjetska je rekorderka u trostavu 50 m, europska rekorderka u 10 m zračnoj pušci, državna rekorderka u 50 m ležećem stavu, članica je ekipa koje su postavile državne rekorde u svim trima disciplinama, osvajačica je 1 zlata s Mediteranskih igara, 2 zlata, 4 srebra i 2 bronce s Europskih prvenstava, te 1 srebra i 1 bronce sa Svjetskih prvenstava. Isto tako, prva je hrvatska streljačica koja je istovremeno bila na prvom mjestu ISSF-ove (Međunarodna streljačka sportska federacija) ljestvice u trostavu 50 m malokalibarskom puškom i zračnoj pušci 10 m. Prije svega toga, ona je autorica jedne od najljepših sportskih priča na ovim prostorima. Godine 2008. ispraćena je u Peking na Olimpijske igre onako kako se obično ispraćaju svi oni anonimni sportaši iz nekih nepopularnih sportova, od kojih svekolika javnost ne očekuje neki veliki rezultat i čijeg se učešća na Igrama nakon nekog vremena sjećaju uglavnom oni sami i poneko od članova njihovih obitelji. Tako je ispraćena, a nakon što je osvojila prvu uopće dodijeljenu medalju u Pekingu (bronce, zračna puška 10 m), u svom rodnom gradu, kao uostalom i čitavoj državi, dočekana je kao nacionalna junakinja i sportska heroina. Nama je posebno zanimljiva zbog njene povezanosti sa željeznicom, počevši od djeda željezničara, preko nekoliko njenih trenera, pa sve do streljačkog kluba u kojem je provela cijelu svoju karijeru. Ona je Snježana Pejčić i naša je nova sugovornica u serijalu „POZNATA LICA I ŽELJEZNICA“. U svojim odgovorima na naša pitanja bila je jednako precizna kao i na strelištu, a sam razgovor izgledao je otprilike ovako...**

**Poštovana gđo Pejčić, prije svega hvala Vam što ste se odazvali našem pozivu i pristali na ovaj razgovor. Za sam početak recite nam nekoliko riječi o Vašem djetinjstvu provedenom u Rijeci; po čemu ga pamtite, koji su Vam tada bili interesi, želje, očekivanja...?**

Samo djetinjstvo po ničemu mi nije bilo posebno, odnosno bolje reći bilo je standardno; vrtić, osnovna škola, srednja škola... Ne pamtim iz tog doba ništa što bi mi danas bilo posebno značajno. Provela sam ga posve obično kao i ostali moji vрšnjaci. Nisam imala ništa od onoga što većina klinaca danas ima, a tu prije svega mislim na mogućnost da već od malih nogu idu na jedan sport, na drugi, treći, imaju razne druge aktivnosti i svašta nešto dodatno.

**Već u tom dječjem dobu polako ste „udarali“ temelje za ono što će Vas kasnije proslaviti i na neki način učiniti besmrtnom, a riječ je naravno, o streljaštvu. Kako je uopće došlo do toga da se počnete baviti tom vrstom sporta?**

Bilo je to u stvari posve slučajno; mi smo u osnovnoj školi pod satom

tjelesnog odgoja imali organiziran posjet streljani. Kod nas je u to vrijeme bilo standardno da klubovi na taj način privlače djecu kako bi počela trenirati, tako da sam i ja sa svojim razredom otišla u taj posjet i upoznavanje sa streljačkim sportom. Moram priznati da me se sve to skupa onako „na prvu“ i nije bilo dojmilo, ali je jedna moja prijateljica par dana poslije tog posjeta baš htjela krenuti na streljaštvu. U stvari me ona i nagovorila, tako da sam na taj prvi trening otišla zajedno s njom. Ona je ubrzo nakon toga prestala s treniranjem, ja sam bila nastavila i kako ono kažu: „Ostalo je povijest“.

**Možete li nam malo opisati kako to izgleda trenirati streljaštvu; koliko su česti treninzi, koliko je to ispaljenih hitaca, što još treninzi uključuju osim samog gadanja, koliko je sve to skupa financijski zahtjevno...?**

Suprotno nekakvom standardnom mišljenju, streljaštvu nije samo ono: dodeš, staneš i pucaš. Ako se mislite ozbiljno baviti s tim, onda treba kao i u svakom drugom vrhunskom sportu imati barem nekih 6 treninga tjedno.

U nekom periodu ti su treninzi i 2 puta dnevno. Ja sam imala 6 treninga tjedno, uz to i 3 fizička treninga, odnosno vježbanja u teretani, a dosta godina sam imala i rad sa psihologom, što bih isto tako uključila u trening. Što se financijske strane tiče, streljaštvu je dosta skup sport. Ja sam često znala reći da meni u mojoj torbi s opremom stoji 15000 eura i to bez puške. Puška sama stoji nekakvih 10-ak tisuća eura, a i njeni dijelovi su strašno skupi. Kad netko mlađi tek počinje trenirati, obično mu klubovi osiguraju opremu, oružje i municiju. Ja sam imala sreću da nakon što sam počela ostvarivati neke značajnije rezultate, dosta tih stvari sponzorski dobijem od samih proizvođača. Ako si ipak hoćete sve sami osigurati, u konačnici će vas to prilično koštati.

**Svoj talent i potencijal dokazali ste već u juniorskem uzrastu osvojivši 2002. godine 3. mjesto na Europskom prvenstvu u Solunu. Međutim, vjerujem da Vas ni taj, kao ni bilo koji drugi uspjeh nije mogao pripremiti za ono što se dogodilo 6 godina kasnije na Olimpijskim igrama u Pekingu...**

Ne, ni izdaleka me to nije pripremilo na osvajanje te olimpijske bronze. Mislim da vas na to ništa ne može pripremiti. Meni je to bila 3. velika medalja u karijeri, a u stvari mi je bila nekakva oznaka početka osvajanja svega što sam nakon toga osvojila.

**Nakon dočeka koji Vam je priređen na riječkom Korzu, jesu li svi oni treninzi i godine odricanja dobili svoj pravi smisao i svojevrsnu potvrdu da se sve skupa isplatile?** Sigurno! Uvijek je lijepo kada vam netko oda jedno tako veliko priznanje, ali ja nikad te moje godine treniranja nisam gledala kao nekakvo odricanje. Ja sam to streljaštvo voljela i nije mi bio problem trenirati nedjeljom, praznikom, ostajati duže na tim treninzima, ne otici na maturalno putovanje jer smo imali nekakvo natjecanje... Meni je ta ljubav prema streljaštvu bila puno veća od svih tih nekakvih nazovimo ih „odicanja“.

**Jesu li nakon te osvojene olimpijske medalje uslijedile kakve promjene u odnosu na Vas; mislim tu na podršku gradskih**

i državnih institucija, Hrvatskog streljačkog saveza, Hrvatskog olimpijskog odbora, sponzora, medija...?

Da krenemo od medija; kod nas će vas u ovim uvjetno rečeno „malim“ sportovima prepoznati samo ako osvojite olimpijsku medalju. Niti svjetska medalja nije dovoljno dobra i bitna, osim za možda 2 rečenice negdje u dnu nekih sportskih novina. Olimpijska medalja će vas ipak „plasirati“ u malo poznatiji krug javnih osoba. Što se ovog drugog tiče, da, pomoglo mi je što se tiče grada, a u Hrvatskom olimpijskom odboru sam od 2006. godine imala stipendiju, tako da se to samo nastavilo nakon tih Olimpijskih igara. U svakom slučaju, sve to skupa pomoglo mi je da mogu malo lakše trenirati i biti usredotočena samo na streljaštvo, a obzirom da to nije sport u kojem se zarađuju novci i uvijek morate razmišljati čime platiti račune i kako preživjeti. Ja sam s tom stipendijom te pogotovo nakon što sam 2011. godine ušla u pričuvni sastav MORH-a, imala sređen taj finansijski dio i mogla sam se posvetiti isključivo treniranju.

**U slijedećih nekoliko godina u europskom i svjetskom streljaštvu osvojili ste gotovo sve što se moglo osvojiti. Da li je i pored toga na tom sportskom planu možda ostao žal za nečim što ste željeli, a niste uspjeli ostvariti?**

Mislim da puno sportaša na kraju karijere imaju nešto što nisu uspjeli osvojiti, a zbog čega im je žao, pa tako i ja. Mogla bih se sjetiti nekog natjecanja i reći: „Joj, da je ovdje bilo ovo, da je bilo ono...“ Ali na kraju kad pogledam u „retrovizor“ i vidim čitavu svoju karijeru, mogu reći da sam osvojila više nego što sam ikad mislila da će osvojiti. Stvarno imam medalje sa svih natjecanja i nemam te neke velike žali za propuštenim. Znam da jako puno takmičara završi karijeru najčešće bez olimpijske medalje jer je nju najteže osvojiti, a ja pored svih onih ostalih medalja imam i nju i stvarno si nemam što predbaciti.

**Izvjesni Ilijan Sivonjić, nogometni najpoznatiji po promašaju koji je obišao čitav svijet, a kojeg je samo**



**na jednom objavljenom snimku (ima ih više) na društvenim mrežama pregledalo više od 300 000 ljudi, svojevremeno je u NK „Dinamo“ godišnje zarađivao onoliko koliko se u streljaštvo ne uloži ni za 10 godina. Općenito gledajući, smatrate li da država nedovoljno ulaže u tzv. male sportove, a koji bi joj uz neznatno veća ulaganja to višestruko vratili u vidu mnogobrojnih međunarodnih uspjeha, samim tim promovirajući ju na jedan od najboljih mogućih načina?**

Apsolutno! Streljaštvo nije jedini sport u kojem nema dovoljno novaca. Da se razumijemo; novaca uvijek fali i uvijek će ih faliti, ali kako sam već rekla na početku, nitko tko je u streljaštvu nije tu zbog novaca. Bilo bi lijepo kad bi dobivali novčane nagrade za medalje na Svjetskom kupu, ali eto to nije slučaj i teško da će se to promijeniti. To naravno, nadilazi sferu našeg Ministarstva ili Hrvatske kao takve, to je problem Međunarodne streljačke federacije koja je po meni tu zakazala. Živimo u nadi da će se to promijeniti za neke druge naraštaje.

**Pored osvajanja medalja, nešto o čemu većina sportaša sanja jeste nošenje državne zastave na otvaranju nekog velikog međunarodnog takmičenja. Budući ste Vi imali i tu rijetku privilegiju, možete li nam opisati kako ste se tada osjećali?**

Da, nosila sam zastavu na otvaranju 1. Europskih igara u Bakuu i to je stvarno velika, velika čast za svakog sportaša. Moram priznati da je to tada meni bio dodatni teret, jer evo sad nosiš zastavu pa trebaš i osvojiti medalju, a ja sam tamo završila na 4. mjestu. To je recimo nešto za čim je ostao onaj žal iz jednog od prethodnih pitanja, da na tim igrama nisam osvojila medalju, ali eto; šta je tu je...

**Da kažemo sad koju riječ i o našoj osnovnoj temi, odnosno željeznicu s kojom ste Vi na neki način i obiteljski povezani...**

Da, ja sam sa željeznicom povezana

preko djeda koji je radio na željeznicu, tako da sam preko njega na neki način od samog rođenja upućena na željeznicu. Ne znam da li je to genetski, ali već od svoje najranije dobi jako volim vlakove. U stvari, kad malo bolje razmislim, čitav život mi je prožet željeznicom i mnogim ljudima i stvarima vezanima uz nju.

**Ono što Vas zasigurno najviše povezuje sa željeznicom jeste činjenica da je Vaš matični klub, SK „Lokomotiva“ u stvari željeznički klub...**

Da, tako je. Ljudi koji su taj klub osnovali bili su željezničari, a i sam klub godinama je funkcionirao u prostorima koji su bili vlasništvo željeznice. Isto tako, sve što je u proteklih 40 godina bilo vezano uz „Lokomotivu“, u većini slučajeva bilo je usko vezano i uz željeznicu.

**Pored samog kluba, vezu sa željeznicom predstavlja je i Vaš, nažalost pokojni trener Seno Čusto koji je prije nego se počeo baviti trenerskim pozivom, radio kao strojovođa. Osim njega, još neki treneri u Vašem klubu poput Zorana Janjića i Slavice Žefran, bili su željezničari...**

Tako je. Osim njih, tu treba spomenuti i gosp. Franju Sedlačka, jednog od osnivača kluba koji trenutno obnaša funkciju dopredsjednika, a isto je sa željeznicice. Tako da ako bismo gledali kroz samu povijest kluba, kao i kroz ljude koji su bili njegov neizostavni dio, ono najbliže moguće što se može biti uz željeznicu, to smo mi, to je „Lokomotiva“.

**Sami za sebe kažete da ste „putoholičar“ i da biste i zadnji novčić potrošili na putovanje. Bili ste na svim kontinentima i proputovali mnogo zemalja. Neka od tih putovanja bila su i vlakovima. Koje biste takvo putovanje izdvojili?**

Pa znate što; jedno od mojih najzanimljivijih putovanja je bilo ono Transsibirskom željeznicom od Sankt Peterburga do Vladivostoka. Bilo je to 2011. godine i trajalo je mjesec





dana. Moram priznati da mi je to bilo ne samo jedno od najzanimljivijih putovanja, već i općenito gledano jedan od najzanimljivijih događaja u životu.

#### **Pamtite li nešto posebno s tog putovanja?**

Da, mi smo tada isli od Rijeke do Kijeva vlakom i zanimljivo mi je bilo to što smo na granici Mađarske i Ukrajine stajali neka 2 ili 3 sata da bi se promjenili kotači na vlaku. Razlog je bio taj što su željeznice bivšeg Sovjetskog Saveza imale različite dimenzije pruga, odnosno širine kolosijeka u odnosu na ostatak Europe, a što se zadržalo sve do danas. Tako svi vlakovi koji idu tamo, a da bi uopće mogli voziti njihovim prugama, moraju se prilagoditi. To mi je bila jedna zanimljivost jer sam po prvi put doživjela mijenjanje kotača na vagonima.

#### **Čije željeznice su na Vas ostavile najveći utisak i zbog čega?**

Nije sad baš da sam se vozila s jako puno željeznica pa da bih mogla uspoređivati, ali možda najveći dojam mi je ostavila Kineska željeznica. Vozila sam se onim njihovim brzim vlakovima, tako da sam između ostalog putovala i vlakom koji je išao nekih 320 km/h, što mi je stvarno bilo jedno jedinstveno iskustvo.

#### **Vlakom ste putovali i na Olimpijskim igrama u Londonu. O kakvom je to vlaku bila riječ?**

To nije doslovno bio vlak, već je to bila nekakva njihova imitacija vlaka kojeg su oni nazvali olimpijskim, a vozio je sportaše kroz olimpijsko selo. Kako se radilo o velikom prostoru na kojem su takmičari bili smješteni, onda je taj vlak kružio okolo i u svako doba mogli ste se njime provesti. U biti je nama takmičarima olakšavao kretanje unutar olimpijskog sela.

#### **Putujete li katkad i našim vlakovima?**

Moram priznati da vlakom u Hrvatskoj nisam putovala barem 10 godina.

Nekako se uvijek dogodi da tamo gdje trebam odem autom, tako da u zadnje vrijeme stvarno nisam imala priliku putovati našim vlakovima. Što opet ne znači da će ako mi se ukaže prilika, izbjegći neko takvo putovanje.

#### **Prije 10-ak godina aktivno ste učestvovali u obilježavanju Međunarodnog dana svjesnosti o opasnostima na željezničkim prijelazima, odnosno u kampanji Hrvatskih željeznica „Vlak je uvijek brži“. Kako je došlo do jedne takve suradnje?**

Da, sjećam se toga. Kontaktirali su me tu iz Rijeke s Hrvatskim željeznica, objasnili mi da bi oni radili tu neku preventivno - edukativnu akciju kojom promoviraju oprezno prelaženje pruge i pitali me da li sam zainteresirana. Rekla sam: „Zašto ne, naravno“, tako da smo u konačnici to odradili na obostrano zadovoljstvo.

#### **Prošle godine okončali ste takmičarsku karijeru. U međuvremenu ste diplomirali na Kineziološkom fakultetu, točnije Studiju za izobrazbu trenera, a diplomski rad bio Vam je „Metodika poučavanja i usavršavanja trostava u streljaštvu“. Znači li to da ostajete u streljaštvu kao trenerica?**

Za sad ne, ali tko zna? Možda se u međuvremenu stvari promijene. Nisam apriori odbijala niti će ikada odbiti da ostanem u streljaštvu. Voljela bih to, ali znate kakav je život; htjeli ne htjeli, odvede vas na neku sasvim drugu stranu.

#### **Poštovana gđo Pejčić, hvala Vam još jednom što ste odvojili dio svog vremena za nas i ovaj naš razgovor. Želimo Vam puno uspjeha u dalnjem životu i karijeri, još puno lijepih putovanja i što više njih da bude željeznicom!**

Hvala vama! Koristim priliku da ovim putem pozdravim sve vaše čitatelje kao i sve ljubitelje željeznice!



**SUBHI TAWFIQ**

**direktor Sektora za promet**

# PRED NAMA RAZDOBLJE NAPRETKA I STABILNOSTI POSLOVANJA

RAZGOVARAO: Anto Iličić  
FOTO: Anto Iličić

**Za radoznaće, odnosno za bolje razumijevanje razgovora koji slijedi dajemo nekoliko rečenica o čovjeku s kojim danas razgovaramo: Subhi Tawfiq porijeklo vuče iz Jordana odakle mu je otac došao na studij u Zagreb. Otac mu se početkom Domovinskog rata, iako tada još nije imao hrvatsko državljanstvo, dobrovoljno javio u Hrvatsku vojsku u kojoj je ostao praktično do kraja Rata. Subhi Tawfiq rođen je u Zagrebu 1980. Pri krštenju dobio je ime koje na arapskom ima značenje zoran (jutarnji), ranoraničac. Zato je u matici krštenih upisan i kao Zoran, a oni s kojima je prijatelj tako ga i oslovljavaju. Diplomirao je na FPZ u Zagrebu 2004. na temu „Proces tehnološkog unapređenja Zagreb Zapadnog kolodvora“, 2005. počinje raditi u tadašnjem HŽ-u, u Prometnoj sekciji Zagreb. 1. travnja 2017. postao je zamjenik direktora Sektora za promet, a od nedavno je direktor Sektora za promet. Član je Hrvatske komore inženjera tehnologije prometa i transporta. Oženjen je, ima dvoje djece Luku i Ivana. U ono malo slobodnog vremena bavi se košarkom i tenisom, a kako sam kaže najdraže mu je slobodno vrijeme provesti s djecom na plivanju...**

**Prilika za ovaj razgovor ukazala se nedavno, u vrijeme neposredno nakon formiranja NO HŽ Infre.**

**Uprava, a onda i čelni ljudi pojedinih sektora često se izjašnavaju za opciju njegovanja partnerskih odnosa u području socijalnog dijaloga. Kažu da osluškuju probleme i rješavaju ih. No, najveći nam je problem višegodišnja stagnacija plaća. Pripremate li opcije poboljšanja plaća i drugih prava radnika sektora kojem ste na čelu?**

Točno je da nam je partnerski odnos u području socijalnog dijaloga od iznimne važnosti. Svjesni smo problema u poslovanju osobito na radnim mjestima izvršne službe i pokušavamo ih rješavati u okvirima odobrenih finansijskih sredstava. U odnosu na plaće radnika, a s obzirom na predstojeće kolektivne pregovore, pripremamo nekoliko opcija za poboljšanje plaća i drugih prava radnika.

**Uprava u Poslovnom planu najavljuje redefiniranje opsega usluga u svrhu bolje učinkovitosti željezničkog sustava. Čitamo li mi to da nam slijedi daljnje odustajanje od poslova koje smo do sada obavljali za korisnike ili ...?**

Opseg usluga koje pruža HŽ Infrastruktura kao upravitelj infrastrukture ponajprije je definiran potražnjom željezničkih prijevoznika

na tržištu željezničkih usluga. Upravo ta potražnja temelj je za redefiniranje opsega usluga koje pruža HŽ Infrastruktura, a s tim u vezi i za investiranje u izgradnju, modernizaciju odnosno održavanje pojedinih uslužnih objekata.

**Višegodišnjim zanemarivanjem starosne dobi izvršnih, ali i svih drugih radnika, bez modernizacije, Sektor za promet doveden je u trajno nepovoljnu situaciju: mora održavati propisane tehnološke procese i operacije, a nema dovoljnog broja izvršitelja. Imate li kakav plan hitnih mjera?**

Imajući u vidu nepovoljnu starosnu dob radnika, u Sektoru za promet u protekle četiri godine zaposleno je 300 radnika. Moramo napomenuti da nam je predviđenu dinamiku zapošljavanja privremeno zaustavila zabrana zapošljavanja tijekom prve faze pandemije bolesti izazvane virusom Covid-19. U predstojećemu razdoblju planiramo intenzivirati dinamiku zapošljavanja u cilju normalnog održavanja radnih procesa.

**Tehnološki procesi rada kolodvora sa smanjenim brojem izvršitelja, i poštivanje zakonskih okvira rada. Čini se da je bilo puno hoda po ivici?**

Točno je da je zbog povremenoga izrazitijeg nedostatka izvršnih radnika, uzrokovanih povećanim brojem bolovanja zbog zaraze ili samoizolacije radnika uzrokovane virusom Covid-19, pojedine tehnološke radne procese privremeno obavljao smanjeni broj izvršitelja, no takav smanjeni broj izvršitelja nikada nije bio izvan propisanih okvira.

**Do kraja 2022. godine u Sektoru za promet najmanje 20 radnika stecí će uvjete za odlazak u punu mirovinu. Uznemiruje li Vas činjenica da veliki broj izvršnih radnika ostvaruje uvjete za odlazak u starosnu mirovinu (navršenih 60 godina života i 41 godina mirovinskog staža)?**

Kao što sam već naveo u jednome od prethodnih odgovora, u predstojećemu razdoblju planiramo intenzivirati zapošljavanje novih radnika upravo zbog predvidljivog odljeva koji nas očekuje u nadolazećim godinama.

**Prema nama dostupnim podacima više od 40 % GO iz 2021. preneseno je u 2022. Hoćete li taj problem izolirano rješavati ili?**

Što se tiče korištenja godišnjih odmora iz 2021., moram istaknuti to da je u protekla četiri mjeseca zbog iznimno



povećanog broja novooboljelih radnika zbog virusa Covid-19 bilo otežano korištenje godišnjih odmora. Prema podacima kojima raspolaćem, iskorištenost godišnjih odmora u Sektoru za promet na dan 31. siječnja 2022. iznosila je 68,23 posto. S obzirom na to da je od tada preostalo još pet mjeseci do isteka zakonskoga roka za korištenje godišnjih odmora za 2021., uvjeren sam u to da će svi radnici iskoristiti godišnji odmor za 2021. u zakonskome roku.

**Osnovne aktivnosti poslovnog područja organizacije i regulacije prometa u 2022. godini sastoje se od redovnih godišnjih aktivnosti: unaprjeđenje sigurnosti u željezničkom prometu kroz pojačani nadzor procesa rada te educiranje radnika koji neposredno sudjeluju u obavljanju željezničkog prometa, kao i upravljanje i nadzor nad izvršenjem prometa, organizacija rada pruga i kolodvora. Najavljujete li to pojačanje obima edukacija i više kontrola?**

Kako bi se održala te unaprijedila sigurnost u željezničkome prometu, koja je imperativ djelovanja našeg sektora, jasno je da treba inzistirati na pojačanome nadzoru radnih procesa, osobito onih vezanih uz upravljanje prometom vlakova, kao i na odgovarajućemu educiranju radnika koji neposredno sudjeluju u obavljanju željezničkog prometa. U tome smislu osobno ću se zalagati za provedbu češćih kontrola rada.

#### **Izvršni radnici redovite kontrole Sektora za promet prepoznaju kao svrha dizanja plaće onih koji kontroliraju?**

Apsolutno se ne slažem s navedenom tvrdnjom. Primarna uloga nadzornih i nadređenih radnika jest kontrola rada, i to ponajprije izvršnih radnika, kako bi se zadržala postignuta razina sigurnosti u željezničkome prometu odnosno kako bi se ona unaprijedila. S obzirom na navedeno, ako se kontrola rada provodi u vremenu kada je predviđeno plaćanje dodatka za takav rad (npr. noću, vikendom ili

blagdanom), sasvim je razumljivo da tada i radnicima koji provode kontrole u to vrijeme treba platiti navedeni dodatak.

**Dugotrajni radovi na projektima donijeli su dugotrajne novčane nagrade nadređenima u Sektoru za promet. Međutim gotovo potpuno izostaju nagrade izvršnim radnicima koji rade u izuzetnim uvjetima.**

Ponajprije treba reći da nije riječ o novčanim nagradama nadređenim radnicima u Sektoru za promet (samo jedan član projektnog tima ujedno je nadređeni radnik), već o radnicima koji su zahvaljujući svojemu znanju i višegodišnjemu iskustvu odabrani u projektne timove za realizaciju pojedinih projekata. Odlukom o osnivanju projektnog tima svaki član projektnog tima ima i definiran opis poslova za koje je zadužen unutar tima. Svaki takav radnik angažiran u projektnome timu obvezan je svoje redovite radne zadatke svojega radnog mesta za koje ima ugovor o radu obavljati uredno i pravodobno te stoga

rad u projektnome timu predstavlja pojačani angažman toga radnika, zbog čega mu se i utvrđuje odgovarajuća novčana naknada.

**Više puta upozoravali smo Sektor za promet o sigurnosnoj manjkavosti glede korištenja radio dispečerskih uređaja (RDU). Umjesto poboljšanja, hitnosti uvođenja Globalnog sustava pokretnih komunikacija za željeznički promet (GSM-R) Sektor je ponudio premoščivanje problema korištenjem konferencijske veze.**

Radiodispečerski uređaji ugrađeni na mreži HŽ Infrastrukture starije su generacije te su zbog svoje starosti podložni češćim smetnjama u radu. U takvima slučajevima Sektor za promet postupa na način propisan važećom regulativom. Uvođenje GSM-R, odnosno Future Railway Mobile Communication System (FRMCS) sustava, u pripremnoj je fazi, a implementacija takvoga sustava na mreži pruga RH vrlo je složen, dugotrajan projekt (Slovenske željeznice implementirale su sustav dulje od deset godina) za koji je potrebno osigurati i velika finansijska sredstva. Sve do implementacije novoga telekomunikacijskog sustava, a kako bi se održala razina sigurnosti željezničkog prometa, u pojedinim slučajevima propisana je komunikacija korištenjem konferencijske veze.

**Koristite li ponekad vlakove za prijevoz do kolodvora u koji dolazite u obilazak?**

Za prijevoz do kolodvora koje obilazim uglavnom koristim službeni automobil. Razlog za to nalazi se u voznome redu koji mi ne omogućava da u što kraćemu vremenu obiđem što više kolodvora. Prilikom planiranja obilaska kolodvora ključno mi je u raspoloživome vremenu, a s obzirom i na ostale obvezе koje imam, običi što je više moguće kolodvora. Što se tiče pojedinačnog obilaska kolodvora, osobito onih koji se nalaze u blizini mojega mesta rada, rado koristim vlak kao prijevozno sredstvo. Među ostalim, tendencija mojega rada temelji se na tome da posjetim što veći broj

kolodvora kako bih imao izravan uvid u njihovo poslovanje.

**Dispečeri na ad hoc trasama? Kako riješiti problem koji smo si sami napravili?**

Posao radnog mjesta projektanta voznog reda prema ad hoc zahtjevima ne bih nazvao problemom koji smo si sami napravili. Naime, posao navedenoga radnog mjesta proizšao je kao nužnost prilagodbe poslovanja HŽ Infrastrukture direktivama EU-a. Činjenica je da je u posljednjih nekoliko mjeseci znatnije povećan broj zahtjeva željezničkih prijevoznika za ad hoc trasama te smo poduzeli korake u cilju rješavanja navedenog problema. Zbog toga sam s radnicima koji se nalaze na tome radnom mjestu održao sastanak, a kao prijelazno rješenje tijekom radnog dana od ponedjeljka do petka, u trajanju od osam sati, projektanti voznog reda po ad hoc zahtjevima dobili su na ispomoć još jednog radnika. Konačno rješenje za smanjenje zahtjeva željezničkih prijevoznika za ad hoc trasama tražimo u dogovoru s ostalim sektorima HŽ Infrastrukture i sa željezničkim prijevoznicima te ga očekujemo uskoro.

**Alkohol u Sektoru za promet.**

Na temelju Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava u segmentu radnika koji neposredno sudjeluju u reguliranju prometa vlakova alkohol je zabranjen. Kao što je svima poznato, u HŽ Infrastrukturi na snazi je nulta tolerancija na alkohol, što je definirano odlukama Uprave HŽ Infrastrukture te kroz Operativni plan provedbe politike sigurnosti HŽ Infrastrukture. Nažalost, u posljednje vrijeme nekolicina radnika zbog nepoštivanja navedene zabrane dobila izvanredni otkaz ugovora o radu te ovim putem apeliram na sve radnike da poštuju navedene odluke s obzirom na očekivane učestalije alkotest-kontrole.

**Poruka radnicima HŽI.**

S obzirom na najavljeni znatni ulaganja u željeznički sektor u predstojećem razdoblju, osobito kroz Nacionalni plan oporavka i otpornosti, te očekivani prestanak pandemije izazvane virusom Covid-19 i ukidanje svih povezanih ograničenja, očekujem da je pred nama razdoblje napretka i stabilnosti poslovanja.





**ANDRIJA BEGOVIĆ**  
skretničar u kolodvoru Suhopolje

# DA SE NIKAD VIŠE NE PONOVI

RAZGOVARAO: Anto Iličić  
FOTO: Anto Iličić

**Današnji sugovornik mi je Andrija Begović, skretničar u kolodvoru Suhopolje. Rođen je 13. kolovoza 1966. Otac je dvoje odrasle djece. Živi u kući neposredno u kolodvoru Suhopolje u kojem i radi od 1992. godine. A željeznički put i željezničku karijeru započeo je kao manevrist na Zagreb Gl. kolodvoru. Radio je i kao skretničar i u Banovoj Jaruzi i u nekadašnjem kolodvoru Pivnica. Taman kad se premjestio i došao bliže kući, nakon svega tri mjeseca skretničarskog posla u Pivnici, započeo je rat. Počelo je s dizanjem kolosijeka u zrak i zatvaranjem pruge za rad. Drugi su započeli no uskoro se i sam u njega uključio.**

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

Od malih nogu volio sam željeznicu. Otac mi je bio pružni radnik pa su željezničke priče bile česte u kući, u obitelji.

**Svima nama željezničarima ti počeci su ostali u sjećanju. Što vi najviše pamtite iz tog vremena? Iz tih početaka na Zagreb GK pamtim puno posla, puno putnika, sastavljanja i rastavljanja vlakova. Posao je bio velik i odgovoran, a ekipa mlada i spremna napraviti sve što je trebalo.**

**Sudionik ste Domovinskog rata. Kad ste se uključili?**

Samoinicijativno. Javio sam se u stožer odlučan braniti svoje, domovinu.

**Sudjelovali ste u obrani RH tijekom Domovinskog rata. Biste li podijelili neka iskustva iz ratnih dana?**

U tim početnim vremenima među braniteljima bilo je puno volje i ljubavi. Oružja gotovo da i nije bilo dok nismo osvojili neke vojarne. Tek tad smo se ozbiljnije opremili i čuvali svoje domove.

**Imate li dojmom da su hrvatski branitelji medijski stalno »na**

**tapeti« skoro svim hrvatskim vladama, tu mislim podjednako i na sadašnju i prošlu?**

Unatoč svim tim bilo pozitivnim, bilo negativnim pričama mislim da je status branitelja dobar i povoljan, da su prilično zaštićeni i da je skrb o njima vrlo dobra.

**Kad Vam je u ratu bilo najteže?**

U mojim prvim ratnim danima bilo je svega. I straha je bilo. Ne znaš kud ideš. Jednom prilikom jedna naša grupa ušla je u selo koje su držali neprijatelji i nisu se mogli izvući. Mi ostali po noći išli smo po njih. Nije bilo puta, često je bilo minirano pa je izvlačenje iz takvih situacija bilo vrlo teško i riskantno. Ne znaš hoćeš li naletjeti na minu ili na neprijateljske vojниke.

**Znamo da su dragovoljci Domovinskog rata dragovoljno su stali o obrani Lijepe naše 1991. i 1992. prije međunarodnog priznavanja Hrvatske države. Nešto im je poslužilo kao poticaj. Što je razlog Vašeg uključenje, što je Vas potaklo?**

Dobrovoljno sam se uključio. Nije bilo nikakve ekipe s kojom sam se pokrenuo. Potrefilo se da je jedna gardijska jedinica iz Koprivnice došla i smjestila se u moju kuću. U njihovom prvom izlasku na

teren, jer sam bio domaći, poveo sam ih poznatim lokalnim putem do mjesta na koje su se uputili. I praktično tad sam i odlučio uključiti se u obranu domovine.

**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?**

Ta prijateljstva, kao i sva druga godinama blijede jer se viđamo sve rijede. Svejedno, makar jednom godišnje se čujem s nekim suborcima i tad „vrtimo“ priču o tim ratnim vremenima. Jednako tako razmjenjujemo iskustva i preporuke u rješavanju problema koji se danas javljaju pred nama.

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

Ne znam zašto je to tako, ali da se može popraviti - može. Nije za očekivati da će djeca sama istraživati to vrijeme. U školama djeci treba prenositi više saznanje kako je nastala domovina u kojoj žive i kolika je žrtva za nju podnesena.

**Vukovar je mjesto na čiji**

**ŽELJEZNIČARI SU STVARALI LIJEPU NAŠU**

**spomen nijedan Hrvat ne ostaje ravnodušan. Mjesto velike kalvarije hrvatskog naroda, koje je 1991. godine naprasno prestalo živjeti. Što spomen Vukovara u vama budi?**

Ta tragedija je sveta svima nama. Nisam tamo bio, ali namjeravam iskoristiti organizirani sindikalni posjet Vukovaru kako bi došao na ta mjesta stradanja.

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

Jesam. Nije bilo problema. Odmah sam nastavio raditi svoj redoviti posao. Ovdje je u to vrijeme bilo dosta posla. U turnusu su radila dva skretničara i po noći i po danu.

Bilo je dosta kolske službe.

**Je li bilo teško uključiti se i**

**živjeti običan život?**

Meni nije. Možda i zato jer nisam predugo bio u ratu. A i takav sam. Vratio sam se kući, na posao i nastavio tamo gdje sam stao. Kao da i nije bilo nekog prekida.

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

Nemam straha. Imam puno staža, preko 35 godina i ne bojam se da će nestati posla, a uz ovakvu tehnologiju željeznicu će još dugo trebati skretničare. Osjećam se dobro i ništa mi nije teško napraviti. Ovdje u Suhopolju baš sam zadovoljan. Dobra je ekipa i dobra suradnja svih nas koji tu radimo.

**Imate li žal za nekim neispunjениm snovima na nekom drugom polju, izvan**

**željeznice?**

Ni tu nema nekih praznina, nekih žalovanja. Zadovoljan sam na poslu i u privatnom životu.

**Razmišljate li o mirovini?**

Pa, ne još. Namjeravam raditi još makar tih šest godina do pune starosne mirovine. Samo da Bog da zdravlja. I da se ta plaća skretničara malo popravi. 25 kuna po satu je stvarno malo.

**Poruka za kraj ovog razgovora?**

Svima nama i novim generacijama želim da se rat nikad više ne ponovi. A kako nam uskoro dolazi Uskrs koristim priliku svim kolegicama i kolegama čestitati: sretan Uskrs!





broj: A/2-2/2022.  
U Zagrebu, 23. veljače 2022.

**HŽ Infrastruktura d.o.o.**  
**Uprava**  
**Ivan Kršić, predsjednik Uprave**

predmet: Hitnost zapošljavanja izvršnih radnika – traži se

**Poštovani predsjedniče Kršiću,**

višegodišnjim zanemarivanjem starosne dobi izvršnih, ali i svih drugih radnika, bez modernizacije, Sektor za promet doveden je u trajno nepovoljnu situaciju. Mora održavati propisane tehnološke procese i operacije, a kako nema dovoljnog broja izvršitelja nekritički i nasilno se prekrajaju propisani tehnološki procesi, radnici su prisiljeni raditi sa smanjenim brojem, gotovo manjim od minimalnog broja izvršitelja, ali i prekovremeno, ne koristiti godišnji odmor i sl. Tako se dogodilo da je u 2022. preneseno više od 40% GO iz 2021.

Nerješavanjem problema nedostatka izvršitelja problemi će samo rasti i eskalirati.

Koristimo priliku upozoriti Vas da ovakav način rada direktno utječe na sigurnost prometa; radnici nemaju dovoljno vremena odmoriti se, tako da se sve učestalije javljaju greške koje, samo je pitanje dana, mogu postati kobne.

Kao razumne i odlučne, te najodgovornije ljudi HŽ Infrastrukture upozoravamo Vas da u Sektoru za promet redovito mjesечно nedostaje gotovo 400 izvršitelja. Radnici su na rubu izdržljivosti.

Prema najsvježijim podacima koje je prikupio SPVH nedostatak radnika je slijedeći:

<b>BROJ RADNIKA KOJI NEDOSTAJE U PRJP 23. veljače 2022.</b>						
<b>radno mjesto</b>	<b>CENTAR</b>	<b>ISTOK</b>	<b>JUG</b>	<b>SJEVER</b>	<b>ZAPAD</b>	<b>UKUPNO</b>
Čuvar ŽCP	7	7	0	0	4	<b>18</b>
Manevrist	32	18	2	4	8	<b>64</b>
Rukovatelj manevre	11	4	2	0	6	<b>23</b>
Prometnik vlakova	34	11	6	20	22	<b>93</b>
Skretničar	25	36	8	16	18	<b>103</b>
Skretničar kol.radnik	32	4	1	5	13	<b>55</b>
Skretničar postavničar	0	3	0	5	0	<b>8</b>
Nadzorni skretničar	0	4	1	0	1	<b>6</b>
Pomoćnik šefa kol.	6	4	0	1	3	<b>14</b>
<b>PO PRJP</b>	<b>147</b>	<b>91</b>	<b>20</b>	<b>51</b>	<b>75</b>	<b>384</b>

Uznemiruje podatak da više od 300 radnika ostvaruje uvjete za odlazak u starosnu mirovinu (navršenih 60 godina života i 41 godina mirovinskog staža), a do kraja 2022. godine u Sektoru za promet najmanje 20 radnika stće će uvjete za odlazak u punu mirovinu.

Koliko nam je poznato, ne postoji nikakvo ograničenje ili prepreka da Vi kao Uprava HŽI odmah donesete odluku i pokrenete postupak prijema potrebnog broj radnika i time kvalitetno riješite spomenuti problem.

Molimo i očekujemo da nas izvijestite o poduzetome.

S poštovanjem.



Mario Grbešić  
predsjednik SPVH

## KRATKE VIJESTI VELJAČA 2022.

- Dana 12. prosinca 2021.g. u nekim od kolodvora Regije Istok promijenjeno je radno vrijeme na radnim mjestima skretničara, odnosno skretničara - postavničara, a što je pravdano nedostatkom izvršitelja. Nakon što je u nekima od tih kolodvora taj problem riješen, radno vrijeme nije se vratio na staro. Sve već viđeno...

- U prva dva mjeseca tekuće godine u zasluženu mirovinu otišle su naše kolege, skretničari iz kolodvora Našice Vlado Malčić i Stevo Čiš. Tim povodom obojici upućujemo čestitke i želimo im da u svojim mirovinama što duže uživaju!

- Od strane resornog ministra pomozno najavljujana obnova pruge Našice - Čaglin još nije počela, a kad će - ne znamo...

- Nedavno je od strane jednog od samo četiri glavna tehnologa koliko ih Regija Istok ima, utvrđeno kako se u kol. Đurđenovac križanja vlakova u proteklih 10 godina nisu obavljala sukladno važećim propisima i pravilnicima. Ovo je posebno zanimljivo zbog mnogobrojnih obavljenih kontrola u ovom kolodvoru tijekom tih 10 godina, a od strane raznoraznih kontrolora. Hoće li netko „povući“ odgovornost, pitanje je sad?

- Osijek Donji Grad - na skretnici br. 2 iskočio zadnji wagon iz manevarskog sastava.

- Lepavina - bus nije povezao tri putnika... Bilo je takvih slučajeva i drugdje tijekom ovih radnih godina.



**MIROSLAV TOPOLČIĆ**

dispečer prometa u Koprivnici

ADMAN

# U GLAVNOM TERETNOM KOLODVORU...

RAZGOVARAO: Anto Iličić  
FOTO: Anto Iličić

**Roden je 10. srpnja 1966. u Koprivnici. Ima obitelj, suprugu i sina. Kaže da oduvijek radi u Koprivnici (od 5. srpnja 1985.). Valjda je poslodavac odmah uočio kako se radi o vrlo kvalitetnom kadru, tako da danas između svih prometnika vlakova u Koprivnici ima najduži koprivnički staž. Nije imao sklonosti „ganjati“ faks jer ga prometnički posao činio sretnim. Već je 1997. kolodvorom hodao kao pomoćnik šefa (uz kolegu Kučekovića). Dio generacije su kolege Željko Kamber, Renato Bernat koji se kratko zadržao u Koprivnici jer je otisao u Brege, Dario Smiderovac. Jednostavno: to je Miroslav Topolčić, prometni dispečer u Koprivnici.**

## Što te je dovelo na željeznicu?

Iskreno, već sam bio odabrao jezičnu gimnaziju u Zagrebu, ali me pokojni otac usmjerio u ŽOC. Mogu reći da ne žalim zbog toga. Nisu mi problem noćne, ni rad u turnusu. Da radim na osmici ne znam kako bi išlo.

## Ima li nešto iz tog početnog vremena što posebno pamtiš, što ti se urezalo u sjećanje?

Nisam znao kud idem, jer nitko u bližoj i daljoj obitelji nije imao nikakve veze sa željeznicom. Za razliku od nekih u generaciji koji su obiteljski vezani za željeznicu, meni je to otkivanje željeznice i tog posla bilo smješno i čudno. Međutim, kad smo startali u Koprivnici bili smo prihvaćeni od starijih. Za one koji ne znaju ovdje se koristilo TK reguliranje prometa. Pamtim da sam se prvih dana u prometnom čudio zvukovima telefona. Stariji kolega bi mi govorio: „Zove te centralni!“

## Ta željezница iz tvojih početaka i ova današnja bitno se razlikuju. Kako se nosiš s promjenama na željezničarima?

U ta, moja početna vremena željezničari su bili gospoda, bili su jako cijenjeni, a posebno su bili dobro plaćeni. Plaća prometnika vlakova bila je puno veća nego

današnja. Danas su željezničari rijetka pojava, a o usporedbi plaće u okruženju neću ni govoriti.

## Čini li te sadašnji posao sretnim?

Najkraće – da! Dobro funkcioniram pod pritiskom. Nastojim posao obaviti uz pokoju šalu, a sve to je moguće jer je cijela ekipa i u Koprivnici i duž pruge super.

## Da možeš promijeniti neku stvar na poslu što bi prvo promijenio?

Za sebe držim da sam realan čak i onda kad pri javljanju kažem: izvolite, dobili ste glavni kolodvor za teretne vlakove. Naime, meni se vidi da s ovim kolosiječnim kapacitetima mi radimo čuda. Ne operativa, nego mi svi u Koprivnici: prometnici, manevristi, dispečeri.

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

Surađujemo dobro. Naročito puno radimo za Cargo jer imaju manjak kadrova...

## Vratimo se tebi. Kako na tvoje zdravlje i život utječe smjenski rad?

Možda zadnjih godinu-dvije primjetim kako mi treba duže vrijeme za odmor nakon noćne

smjene, ali za sad to nije zapreka da nakon smjene sjednem u auto i odvezem se na drugi kraj Hrvatske.

## Dolaziš li na posao relaksiran, bez grča u želucu?

Bez. Nema opterećenja. Dođem, odradim smjenu, mada u smjeni ima svega, pa i stresa. Primjetim da stres na poslu rješavam hranom. Činjenica je da nisam konfliktan, mada nekada znam oštريje reagirati u interesu obavljanja posla.

## Jesi li zadovoljan sadašnjim radnim uvjetima?

Tako-tako. Što se tiče mog radnog mjesta eventualno nedostaje jedan stalno aktivvan monitor. Trenutno imamo samo dva monitora. I dok radiš jedan je aktivvan, pa onda prebacivanje na drugi. Ostalo je solidno.

## Kakvo je tvoje mišljenje o plaći u HŽI i kakva su očekivanja po pitanju plaće?

Činjenica je da od Kalmete i proslave u Dugom Selu nije bilo povećanja plaće. Plaća dispečera i prometnika vlakova je mala. Gledam i kolege na prugama koje imaju prekid. Njihova plaća je katastrofa. U neka davna vremena, s jako malo staža

nakupio bi po 9.300 do 9.600., a sad imam dojam da s puno staža i poneki sat blagdana pa nema ni 9.000. Zadovoljavajuće bi bilo da dispečer u Koprivnici dobije neto 11.000,00, a prometnik 10.000,00 kuna.

**Kako na tebe djeluju svakodnevne priče o višku, o otkazima?**

Ja ne znam gdje ima viška. Mišljenja sam, upravo suprotno, da nam nedostaje radnika. Na ovom mjestu ne bojim se da će nekog proglašiti viškom. Zbog prirode sadašnjeg posla znam ljudе u okruženju. Sigurno ima mlađih kolegica i kolega koji su stasali za rad u Koprivnici.

**Imaju li željeznički izvršni radnici pravo na napredovanje na poslu, na nekakav razvoj karijere?**

Po meni najveći problem je da, ne daj Bože, da netko izgubi grupu. Nekad ih je bilo, ali sad nema nigdje radnog mjesta na kojem bi mogao nastaviti raditi s preostalom zdravstvenom sposobnošću.

**Čime ispunjavaš slobodno vrijeme; imaš li kakav hobi?**

Nogomet mi je lijek od stresa. Tu izbacim to negativno što se nakuplja. Putujem, gledam utakmice, uživam u bravurama nekih nogometnih velikana. Bio sam na puno velikih stadiona u Italiji, Njemačkoj, Mađarskoj,

Austriji, Poljskoj, Sloveniji. Uz ovo skupljam i dresove. Za sad ih imam šezdesetak. Najveći problem mi je prostor, mjesto gdje bi ih mogao izložiti. Svejedno, i dalje ih prikupljam. Nikad ne kupujem dresove, nego ih dobivam izravno od igrača koji su ih nosili.

Imam i jednu malu kleticu i nekoliko trsova. Naslijedio sam to i održavam iz sentimentalnih razloga.





## UKRATKO

**Kako bi se opisao u nekoliko riječi?**

Volim se šaliti na tuđi, ali i na svoj račun.

**Procjenjuješ li dobro ljudе na prvu?**

Ne baš.

**Smatraš li se uspješnim u životu?**

Da.

**Dvije vrline koje najviše cijeniš?**

Poštene i znati se šaliti.

**Dvije mane koje te najviše nerviraju?**

Prodane duše i pohlepa.

**Navijaš za ... ?**

Dinamo. A izvan Hrvatske za Liverpool.

**Kućni ljubimac?**

Za sad nemam.

**Kad si zadnji put bio u kinu?**

Vrlo rijetko.

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

Facebook nemam, ostalo koristim.

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

Mislim da, iako često vidim one koji su cijeli život bili strpljivi i ništa.

**Poruka za kraj?**

Vjerujem da će doći bolja vremena i za željezničare. I drugo: vjerujem da su vrlo korisna i potičem druženja željezničara poslje posla. To je okrepa za dušu.



# ŽELJEZNIČKA ČITAONICA

Piše: Nebojša Gojković  
Foto: Internet



U našoj „ŽELJEZNIČKOJ ČITAONICI“ nakon knjige „Štajga ili put u maglu“ autorice Ivane Šojat, imamo jedinstvenu priliku predstaviti Vam još jedno remek djelo moderne hrvatske književnosti. Ovaj put riječ je o romanu „Nekoliko ptica i jedno nebo“ autora Mire Gavrana. Prije ravno godinu dana imali smo veliko zadovoljstvo da nam gosp. Gavran bude gost u rubrici „POZNATA LICA I ŽELJEZNICA“, a tom prigodom mogli ste saznati dosta toga vezanog za njegovu karijeru i mnogobrojna profesionalna ostvarenja. Za ovu prigodu reći ćemo samo nekoliko najznačajnijih stavki; najpoznatiji je i najizvođeniji hrvatski dramski pisac, djela su mu prevedena na više od 40 jezika, knjige su mu imale više od 250 izdanja u zemlji i svijetu, po njegovim dramama i komedijama nastalo je više od 400 kazališnih premijera širom svijeta, a pogledalo ih je više od 4

milijuna ljudi. Jedini je živući dramatičar na svijetu koji ima kazališni festival posvećen samo njemu, a izvan zemlje u kojoj je rođen i na kojem se igraju isključivo predstave po njegovim tekstovima. Dobitnik je više od 30 književnih i kazališnih nagrada u Hrvatskoj i inozemstvu. Potkraj prošle godine izabran je za predsjednika Matice hrvatske. I pored brojnih obaveza i zdravstvenih problema koje je imao, spremno se odazvao našem pozivu i pomogao nam da Vam na najbolji mogući način, odnosno kroz razgovor s njim, predstavimo njegovu knjigu...

**Poštovani gosp. Gavran, hvala Vam što ste se i po drugi put odazvali našem pozivu i pristali da nam iz prve ruke predstavite Vaš roman „Nekoliko ptica i jedno nebo“. Za sam početak, recite nam kako se uopće rodila ideja da jedan povijesni događaj koji do sad gotovo ni na koji način nije književno obradivan, iskoristite kao temelj za svoju priču?** Poticaj da pišem o velikom humanitarcu fra Didaku Buntiću koji je u vrijeme Prvoga svjetskoga rata u Hercegovini, u doba dvogodišnje suše i gladi poveo konvoje spaša za sedamnaest tisuća djece koju je prebacio u Slavoniju i Srijem, dao mi je župnik iz Međugorja fra Marinko Šakota i njegov suradnik, urednik časopisa „GLASNIK MIRA“ gosp. Mario Vasilj. Oni su mi skrenuli pozornost na tog velikog čovjeka i taj povijesni događaj u koji sam ja utkao neke svoje priče i neke likove koji su mi došli kroz nadahnuće. Spoj povijesnog

i suvremenog mi se učinio dobitnom kombinacijom za romanesknu fabulu, jer se tako dogodilo i svojevršno „putovanje kroz vrijeme“ što je meni kao autoru bilo zanimljivo, a po reakcijama publike i četiri objavljena izdanja reklo bi se da je naišlo na blagonaklonost čitatelja pa i kritike.

**Da krenemo od samog naslova, u stvari prizora koji se 2 puta pojavljuje u romanu; prvi put njime jedan život prestaje, dok drugi put jedan drugi život na neki način tek počinje. Puno simbolike u tako malo riječi...**

Kada čitatelj pročita roman onda i shvati zašto mu je naziv upravo takav. Za one koji nisu čitali ne bih sada tumačio jer bih im time pokvario radost otkrivanja fabule, a meni je jako važno kao romanopiscu da je fabula zanimljiva i da donosi iznenadenja.

**Možete li nam u kratkim crtama opisati sadržaj romana?**

Dakle u jednoj priči pratim sve ono što je vezano uz fra Didaka Buntića; njegovu akciju spašavanja djece, ali i njegov intimni život. U drugoj priči pratim četraestogodišnjeg dječaka Juru i trinaestogodišnju djevojčicu Jelenu koji zajedno kreću s vlakom spaša iz Hercegovine prema Slavoniji. Između njih će se razviti doista neobična ljubavna storija. U trećoj priči koja se događa osamdesetih i devedesetih godina, glavni junak je Jurin unuk koji je emotivno rastrzan između dvije žene.

**Na naslovniči romana nalazi se vlak. Njegova uloga u samoj priči veća je od pukog prijevoznog sredstva...**

Vlek je u tom mom romanu gotovo važan koliko i neki od glavnih junaka. Vlek je ona silnica kojom će se promijeniti sudbine svih koji u njega uđu. Moji junaci po prvi puta u životu putuju vlekom i to na prilično dalek put i to je za njih fascinantno kao najveća moguća avantura. Vlek je bitan i u trećoj priči iz suvremenosti.

**Vlaku ste na neki način dali i onu romantičnu „notu“ koja se puno češće može pronaći u poeziji. Naime, obje glavne ljubavne priče započinju u vlaku...**

Točno. Da nije bilo tih susreta u vlaku, sADBina mojih junaka bi krenula drugim smjerom. U ovom mom romanu vlak je sredstvo kojim se život glavnih junaka usmjerava na neki novi sADBinski kolosijek, nakon kojeg više ništa neće biti kao prije.

**U romanu su ukupno 3 ljubavne priče; sretna (Jure i Jelena), nesretna (Filip i Marija) i zabranjena (Didak i Regina). To bi u neku ruku bio i presjek većine današnjih ljubavnih priča. Koliko je konačni ishod ovih ljubavi definiran uvjetima i okolnostima u kojima su se dogodile?**

Svaka ljubavna priča da bi bila uvjerljiva mora nositi zrno prepoznatljivosti s drugim ljubavnim pričama i zrno posebnosti. Nadam se da sam uspio i u jednome i u drugome i da su čitatelji u tim mojim pričama pronašli i djeliće svojih emocija, ali i nešto što su možda po prvi puta dodirnuli.

**U romanu ste na jedan gotovo savršen način razradili mogućnost izbora koju velika većina ljudi ima i koliko im u stvari taj izbor određuje čitav njihov život. S druge strane, koliko god taj izbor bio dobar, uvijek ostaje prostor za njegovo preispitivanje i razmišljanje o tome je li moglo bolje. Iz Vaše priče, a i iz mnogih životnih priča, stiče se utisak da je ponekad bolje ne imati tu mogućnost izbora... Mogućnost izbora je ono što vole jaki ljudi, te ono čega se pribjavaju slabi ljudi koji stalno sumnjuju u svoje odluke. Ja sam u ovome romanu želio oslikati i jake i slabe junake, a u tom kontrastu se oslikava bogatstvo života. Nismo svi isti i dobro je da smo u mnogo čemu različiti. Pokušao sam s razumijevanjem pisati i o onima koji u sve sumnjuju, a i o onima koji imaju jasne stavove o životu i svojoj misiji.**

**Tu je i Stela, kao simbol svih propuštenih prilika. Ima li svatko od nas u životu neku svoju „Stelu“? Vjerojatno svaki čovjek ima te svoje**

neostvarene prilike, neostvarene ljubavi poput Stele. Samo je pitanje da li se netko od nas time opterećuje ili se ne opterećuje.

**UVašoj priči vidljiva je i podjela likova na one čija su uvjerenja potpuna i nesumnjiva, do onih koji svemu prilaze s nevjericom i podozrenjem. S jedne strane fra Didak i Jure, s druge strane fra Marko i Filip. U ovom slučaju ovi prvi uspijevaju ispuniti većinu svojih ciljeva i život im uglavnom izgleda onako kako su sami željeli, za razliku od recimo Filipa, čiji se život „raspao“. Koliko ovakav razvoj događaja ima uporišta u stvarnom životu?**

Vjerujem da čitatelji roman doživljavaju uvjerljivim, a to znači da ima uporište u stvarnom životu, bez obzira što su mnoge situacije plod moje imaginacije. Mi i volimo književnost jer nam pruža mogućnost da proživimo tuđe sADBine i odmjerimo svoj život i svoje emocije s onima iz romana. Drugi životi tako postaju svojevrsnim ogledalom našem životu; čitajući o drugima, htjeli to ili ne, propituјemo i odvagujemo svoj život.

**U jednom dijelu romana na prilično realan način prikazana je unutarnja borba jednog mladog čovjeka između budućeg svećeničkog poziva punog svakodnevne discipline i odricanja, te s druge strane svega onog što bi mu donio običan „civilni“ život. Nešto slično može se pronaći i u Selimovićevom „Dervišu“. Je li jednu takvu odluku bilo lakše donijeti prije više od 100 godina kada se njome puno više dobivalo (bijeg od neimaštine i gladi) ili danas kada se njome puno više gubi (hedonistički način života)?**

Razgovarao sam s nekim svećenicima i pitao ih kako su donijeli odluku posvetiti se duhovnom životu i odustati od obitelji. Svi su mi rekli da su tu odluku donijeli nakon dugog premišljanja i da su s osjećajem odgovornosti pristupili tome. Rekao bih da je takva odluka, služenje Bogu, nešto što u svim vremenima od čovjeka traži da kompletno preispita sebe. Dakle i danas kao i prije stotinu godina to je

teška odluka. Drago mi je da spominjete Selimovića, jer je u pitanju pisac kojeg iznimno cijenim i koji je znao sjajno psihološki portretirati junake i njihove dileme.

**Zanimljivo je da jedan od glavnih junaka u vlak ulazi u Novoj Gradiški, putuje na fakultet u Zagreb, a putujući vlakom upoznaje zgodne suputnice. Ima li tu možda i nekih autobiografskih elemenata?**

Pošto sam ja kao student putovao iz Gradiške u Zagreb na studij, tu ima mojih emocija i moga osobnog iskustva. Dakle ta moja iskustva studentskog putovanja vlakom i brojnih druženja s drugim studentima i studenticama dio su moga emotivnog pamćenja, moga osobnog iskustva. Ali moj roman je ipak stvar moje autorske imaginacije, a ne dokumentarističkog preslikavanja mojih stvarnih iskustava.

**Velika većina Vaših djela doživjela je izvođenje na pozornicama diljem svijeta. Na stranu sada koliko je ovaj roman pogodan za kazališno izvođenje, ali zbog svoje povijesne dimenzije, kao i vanserijskog sadržaja, čini se kako bi bio idealna podloga za jedan dugometražniigrani film. Jeste li već razmišljali u tom pravcu?**

U pravu ste; ovaj roman je izrazito pogodan za napraviti film po njemu, samo bi se morao pojaviti ambiciozni i talentirani redatelj koji bi se usudio upustiti u tako velik i zahtjevan posao.

**Tko je objavio roman, gdje se može naći i je li već preveden na neki od stranih jezika?**

Roman je objavila „MOZAIK KNJIGA“ i preko njihovih mrežnih stranica se može naručiti i dobiti u roku tri dana, a može se pronaći i u većini hrvatskih knjižara. Do sada je imao četiri izdanja na hrvatskom te jedno izdanie na engleskom i jedno na albanskom jeziku.

# NASTANAK GUTMANNOVE PRUGE

PIŠE: Dubravko Maričić  
FOTO: Dubravko Maričić

Jedan od poslovnih poteza tvrtke Gutmann bio je i kupovina poljoprivrednog kompleksa za proizvodnju ribe „Grudnjak“. Sva riba se specijalnim vagonima izvozila na zapadno tržište.

Kupovinom spomenutih vlastelinstava, braća Gutmann kupila su i velika poljoprivredna imanja, pa su postaje Breštanovci, Gutmanovci, Zdenci Rijenci služile za transport poljoprivrednih proizvoda s tih imanja.

Posebnu važnost ima postaja Čačinci, gdje je napravljen novi priključak s prugom normalnog kolosijeka kao trećom pretovarnom postajom s jakim pretovarnim i tranzitnim prometom.

**Slika 20. Osoblje i željeznička pretovarna satnica Čačinci**

Iz naprijed navedenog vidljivo je da je za potrebe tvrtke Gutmann osiguran prijevoz sirovine za potrebe industrijskih pogona, ali nije riješena povezanost ovog kraja s Osijekom za što je postojala velika gospodarska i kulturna potreba.

Povezivanje s Osijekom počelo je izgradnjom pruge duljine 29 km, koja je puštena u promet 29. studenoga 1908. godine. Pruga je prolazila gusto naseljenim mjestima, a sagrađene su postaje: Valpovo, Valpovačke Toplice, Ladimirevcii, Satnica, Petrijevcii, Petrijevcii Karaševac, Josipovac, Adolfovac (Višnjevac), Retfala, Osijek županijska ulica i Osijek.

U Osijeku, u blizini kolodvora normalnog kolosijeka izgrađena je postaja SPŽ sa svim pratećim objektima za lokalni i tranzitni promet.

Izgradnjom ove dionice pruge SPŽ d.d. je zaokružio povezivanje od

Papuka na zapadu do Osijeka na istoku u duljini od 182 km.

Pruga se u Osijeku priključuje na glavnu prugu Budimpešta - Dombovar - Pečuh - Dalj - Osijek - Vinkovci - Slavonski Brod, što omogućava dalji gospodarski razvoj i slanje proizvoda u cijeli svijet.

U dosadašnjem prikazu nastanka i razvoja SPŽ dolazimo do zaključka kako je tvrtka Gutmann vodeći računa o proširenju svog posla i djelatnosti vodila brigu o prometnoj povezanosti cijelog kraja kojim je pruga prolazila, zaposlenosti ljudi na izgradnji, održavanju i upravljanju prugom.

Svi odnosi regulirani su Pragmatikom i mnogim propisima koji su jasno određivali sva prava i obveze zaposlenika SPŽ.

## ODNOSI NAMJEŠTENIKA SPŽ

Od samog osnivanja, SPŽ je postao živi organizam kojeg je trebalo organizirati u skladu s potrebama gospodarskog razvoja Gutmannovog poduhvata, a potom i funkcijom javnog putničkog prijevoznika. Zakon koji je omogućio privatnicima izgradnju vicinalnih (privatnih) pruga ujedno je obvezao privatnike da odnose sa svojim namještenicima urede posebnim pravilima.

Obiteljska sjećanja, a kasnije i istraživanja, u raspoloživoj literaturi ukazuju na pažljivo izgrađen sustav odnosa koji su vladali na SPŽ pri izvršavanju poslova i zadaća koji su bitno utjecali na život i rad uposlenika i njihovih obitelji.

Na Slavonsko podravskoj željezničkoj su odnosi riješeni dokumentom, koji se imenovao „Pragmatika namještenika Slavonsko podravske

željeznice“, kojom su se određivali odnosi od upošljavanja, penzionog osiguranja, zdravstvenog osiguranja, godišnjih odmora, premještanje, dodjele stana, prinadležnosti (plaće) i druga prava, prestanak službe i disciplinski propisi, ali i obveze namještenika.

Kada govorimo o odnosu namještenika na SPŽ ne smijemo zaboraviti i ne spomenuti inženjera Henrika Herz, direktora SPŽ.

U dogradnji sustava rada i života namještenika te daljem razvoju SPŽ inženjer Henrik Herz ostavio je neizbrisive tragove.

Na mjesto direktora SPŽ postavljen je 1901. godine, a 1919. godine postao je Generalni direktor tvrtke S.H. Gutmann d.d. u Belišću. Tijekom službovanja izgradio je poseban odnos sa zaposlenicima, a bio je omiljen i kao njihov sugrađanin, Beliščanin.

Za vrijeme vođenja SPŽ rukovodio je izgradnjom pruge Moslavina - Crnac - Voćin s ograncima, kasnije i izgradnjom pruge Belišće - Osijek.

Po njegovim projektima izgrađene su mnoge zgrade - stanice (od crvene opeke), zgrada Direkcije, i „Zelene kuće“ u Belišću.

Koliko je inžinjer Henik Herz bio cijenjen i omiljen među namještenicima vidi se po posebnom poklonu koji su mu predali prilikom obilježavanja 25 godina njegovog rada na SPŽ i tvrtki Gutmann d.d.

Tom prigodom poklonili su mu album s potpisima svih namještenika iz svih mjesta gdje god je prolazila pruga. Album je izradio u tehničici akvarela Ivan Roch, a predstavlja pojedine željezničke stanice i krajeve kojima je prolazila pruga SPŽ.

Inžinjer Henrik Herz nije bio omiljen samo među namještenicima, već i među njihovom djecom. To potvrđuje priča Đure Putterera, mog otate (djed), kako sam ga zvao, koju mi je puno puta pričao o tome kako je inženjer Herz šetao po Belišću džepova punih bonbona, a kada bi naišlo bilo koje dijete i pozdravilo ga, ljubazno bi mu odgovorio, izvadio iz džepa bonbon i dao ga djetetu.

Inženjer Henrik Herz umirovljen je 1938. godine, a umro je 1940. godine u Belišću, gdje je i sahranjen.

Gutmanni su jako vodili računa o standardu i zadovoljstvu svojih namještenika što se vidi u Pragmatici u kojoj su detaljno propisane prinadležnosti.

### PLAĆE I OSTALE PRINADLEŽNOSTI

Paragrafom 26. Utvrđeni su plaćevni stepeni koji su se odnosili na stalne namještenike i razvrstani su u tablice A - za činovnike, B - za zvaničnike i, C - za služitelje.

Plaće su točno određene Pragmatikom sukladno činu i dužnosti koju je stalni namještenik obnašao.

Iz tablice „A“ vidljivo je da su činovnici bili podjeljeni u 7 plaćevnih razreda, pa se tako plaća za direktora (I plaćevni razred I stepena kretala) bila 48.000 dinara godišnje, a direktor I plaćevnog razreda II stepena imao je plaću 39.600 dinara.

Drugi plaćevni razred činili su pomoći direktor II plaćevnog razreda I stepena s plaćom 36.300 dinara, a Viši inspektor II plaćevnog razreda II stepena plaću od 34.100 dinara.

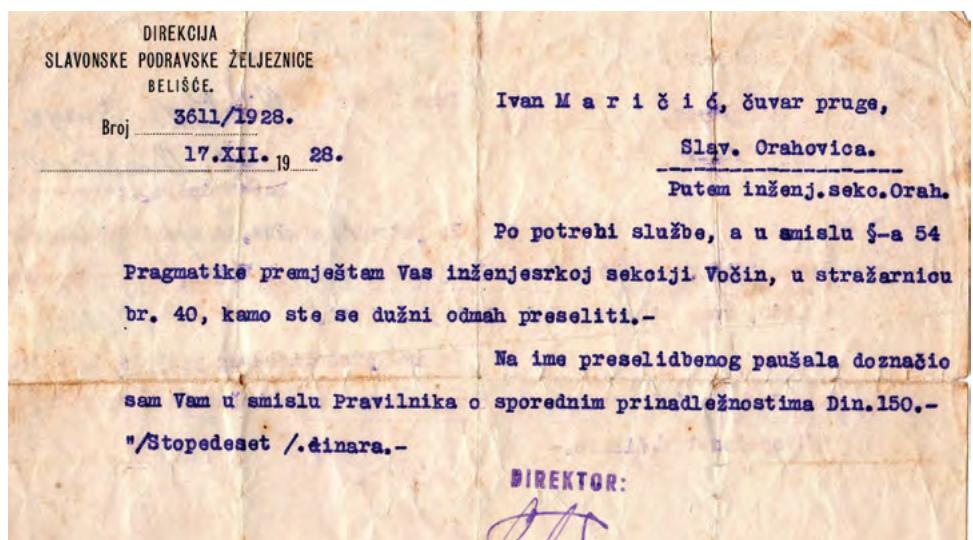
Treći plaćevni razred činili su Inspektor i Viši sekretar podjeljenih u 4 stepena čija se plaća kretala od 31.900 do, 29.799, 27.500, i 25.300 dinara.



činovnici i Hertz



2. lisna leg. II



Dida Ivan premještaj

# GRAFIKON

*u skretanje by nenad katanich*

FOTO: Nebojša Gojković



**PROŠLA SU  
TA VREMENA  
KADA JE KAO I U  
„GRUNTOVČANIMA“  
PROMETNIK  
BEZ PITANJA I  
PRIGOVORA MOGAO  
POJESTI TUĐU  
KOBASICU ZA UŽINU,  
A SVAKI ŽELJEZNIČAR  
U STAVU „POZOR“  
SALUTIRATI ČIM  
BI UOČIO CRVENU  
KAPU.**

Prometnik vlakova je na željezničkim uvijek bio posebna kategorija. „Civilima“ nije bilo nikada lako usporediti ga sa drugim zanimanjima izvan željeznicke baš iz razloga kompleksnosti posla koji obavlja. Prometnik vlakova može biti putnički, robni, kolodvorski blagajnik, vlakovoda, skretničar, pa i šef. Nije uzalud Dudek tvrdio: „Šef je dobar ali prometnik je hudi! Njemu se treba zmaknuti.“

Prošla su ta vremena kada je kao i u „Gruntovčanima“ prometnik bez pitanja i prigovora mogao pojesti tuđu kobasicu za užinu, a svaki željezničar u stavu „pozor“ salutirati čim bi uočio crvenu kapu. Lako je prometniku još ostala kapa, puno toga je izgubio. Počevši od plaće pa nadalje. Nije problem što se željezница modernizira, pa neki poslovi više ne postoje. Ali uz najnapredniju tehnologiju, iza svakog sistema stoji čovjek - bilo da ga kreira ili upravlja njime. U planiranju npr. voznog reda primjedbe prometnika vlakova bile su ključne iz prostog razloga: on je direktno povezan s korisnicima usluga sluša nebrojene komentare pritužbe i želje.

Danas, imamo promjenu voznog reda svaka dva - tri mjeseca a nikako da se potrefi ono što bi ljudi htjeli. Prije, da bi se otkazao npr. putnički vlak, trebalo je odobrenje iz samog tadašnjeg ŽTP-a, a i tada bi slijedila istraga i ako stvarno nije bio u pitanju neka viša sila, sigurno bi netko „fasovao“ za nemar. Danas je manji problem otkazati putnički, nego uvesti tkz. ad-hoc vlak. Samo prometnici znaju kako im je u takvim situacijama susresti

se s putnicima na peronu.

Također, osim crvene kape, loparića i zelene svjetiljke prometnik je bio poseban po još nečem čime se služi u svome radu - grafikonu voznog reda. Mnogi, pa i željezničari nisu znali kako on uspijeva sve o vlakovima iščitati iz te papirnate šarene „plahte“ papira. Bez grafikona bilo bi gotovo nemoguće na brzinu prema kašnjenju ili prijevremenoj otpremi odrediti mjesta križanja, pretjecanja, sustizanja te ispostaviti odgovarajuće opće i nekada „crvene“ naloge za križanje. A da ne spominjemo da se po tome mjerila i cijenila vještina jednog prometnika. A ručno kreiranje voznog reda izvanrednog vlaka na osnovi elemenata vuče, mase, brzine, kočenja i ranga vlaka na određenoj dionici u skladu s prometnom situacijom - sve je to radio prometnik vlakova i to bez grešaka kao kod današnjih ad-hoc vlakova gdje je križanje ucrtano na otvorenoj jednoj kolosiječnoj pruzi, ili prolazak kroz kolodvor bez zadržavanja u kolodvoru u kojem se mijenja smjer kretanja... Sve je postalo relativno, fleksibilni i hajmo reći napredno (što može asociратi na neka druga vremena). Grafikon u obliku papirnate „plahte“ je izbačen iz uporabe vjerojatno iz razloga što se vozni red može i mijenja se često, a prometnik više ne planira izvanredne vlakove. Ali grafikon je dio naše tradicije. I u sustavu reguliranja prometa kakav je naš gdje se promet regulira u kolodvoru koji je opremljen samo voznim redom, satom i skretničarskim

blokovima, a sigurnosne radnje na pruzi u kolodvoru pratimo samo preko stranica prometnog dnevnika. U reguliranju prometa više nije sramota kada vlak stoji na glavnem signalu zbog nespretnosti prometnika ili neizvršivog ad-hoc voznog reda, a kamoli da bi se analiziralo i poboljšavalo pa i od strane prometnika na npr. poučavanju. I ja bih volio da kao naši kolege „der Fahrdienstleiteren“\* npr. u Fuldi gdje je oko 500 km pruge i 300 skretnica pokriveno s oko 1500 glavnih i manevarske signala i njih troje u 24 sata formira oko pedeset tisuća vožnji vlakova i manevarske sastava. I to ne gledajući u grafikon već u zid s kolosiječnom slikom, okruženi monitorima na koje u trenutku mogu pozvati na zaslon bilo koju situaciju ili sliku stanja koji ih zanima. Za njih je grafikon dio tradicije i prošlosti kao otprilike i Morseova abeceda.

Uglavnom, vremena se mijenjaju i mi se moramo prilagoditi tome. Napredak nosi svoje, samo treba uzeti u obzir da izmišljanje „tople vode“ u sigurnosnom sistemu može biti kobno. I nije sramota preuzeti nešto što je već isprobano i već dokazano kao efikasno. A koliko ćemo te promijene prilagoditi nama - ovisi isključivo o nama.

---

\*njemački naziv za prometnika vlakova (mn.)

# SPVH SKANDINAVKA

AUTOR: JANDRAGIC	ŽELJ. IZVRŠNI RADNIK	ZADAH IZ USTA	PLANINA U SVIC. KANTONU WALLIS (2627 m)	UKRASNA BILJKA, PERUNIKA	SVOJSTVO OSOBE NISKOGA RASTA, NISKOST	NASELJE U HRVATSKOJ U SASTAVU OPĆINE JOSIPDOL	PJEŠAČKI PUT	PORCULAN- SKA ILI STAKLENA ZDJELA (TAL.)	Foto: Radnik na željezničkoj pruzi u sklopu projekta SPVH Skandinavka					
VREDNOĆA, MARLJIVOST														
OSLONAC														
LIMENA ILI PLASTIČNA POSUDA ZA PRENOŠENJE TEKUCINE														
KISIK		USMENE IZJAVE  AEROBNA NESAVITLJIVA BAKTERIJA												
"VIDEO STREAM NETWORKS"				LUČKI GRAD U ALŽIRU										
AL PACINO			STUPITI U PROSTORIJU  ŠТАP TEŽI NA JEDNOM KRAJU	JAKO VIKATI, DERATI SE			"AMPER"							
TREPTAJI, DRHTAJI								BIVŠA HRVATSKA AUTOMOBI- LISTIČKA						
GLUMAC KADIĆ				STANOVNIK ESTONIJE  PLEMENTITI PLIN (SIMBOL Nt)					DELNICE	AZUR OD MILJA	FERMENT KOJI POSPJEŠUJE RAZGRADNUJU MASTI	PRILOG: BILO KADA	GRAD U JUŽNOM DIJELU VARAŽDINSKE ZUPANIJE	SUPRUGA GEORGEA CLOONEYA
ZELJASTA UKRASNA BILJKA, KRIN, LIJER					OBORINA  DRAVIDSKI NAROD U INDII									
GOVORITI BESMISLICE (PREN.)														
"AMPER"		ŽIČANO GLAZBALO  NOGOMETNI KLUB IZ ORIOVCA						GRAD U SI ČEŠKOJ  PODRUGLJIV NAČIN IZRA- ŽAVANJA						
DESETI PRAOTAC IZRAELA, PREZIVIO OPCI POTOP				BILJKE GLAVOČIKE, INULE  USPRKOS SVEMU				ADILIN IMENJAK  MIT. JUNAK, EPONIM ITALIJE						
ERBIJ			TEŽNJA ZA JEDINSTVE- NOM VLAŠČU  GLUMICA VALLI										PLANINA U SREDINJOJ BOSNI I HER- CEGOVINI	
FRANCUSKI KNJIZEVNIK, BORIS (PJENA DANA)					ŽITELJ LIKE, LICANIN  SLOVENSKA MARKA KAMIONA								AMY IRVING  NASELJE NA OTOKU PAŠMANU	
SAVIJENI NADJEVENI KOLĀC, SAVITAK (MN.)						OSOBNA ZAMJENICA "PRINCIPAL NURSING OFFICER"				TRŽIŠTE, TRŽNICA  PISAC I PREVODITELJ VELIKANOVIC				
"KREMA" DRUSTVA					PRIJEDLOG: U POVODU PRIGODOM  EDWARD NORTON									
KRETSKI KRALJ. MINOSOV SIN, SUDJELOVAO U TRJĀNSKOM RATU								ŠIROKA TAPECIRANA KLUPA S NASLONOM "GRAM"						
"TEMPERATURA"														
RADNIK TEKSTILNE STRUKE				DEVETERO- KUT								DUŠIK		

RJESENJE: radiofon, uporiste, kantsistar, o, iskazl, vran, aran, sp, uči, a, titlaj, erol, est, filijan, padalina, mlatiti jezikom, a, gitara, opava, noa, omaui, adil, er, unutarizam, likota, ai, rolati, ona, tig, elita, pikkom, idomene, sofa, tkač, nonagon, n.