

VIJESTI SINDIKATA PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE

# NA ŽPERONU



SVIBANJ 2022.

SVIBANJ 2022. • BROJ 123 • ISSN 1132 - 7739



**BUDIMO OPTIMISTI**

ROBERT SLADIĆ

**DA SE NIKAD VIŠE NE PONOVI**

FAHRUDIN ZORIĆ

**POZNATA LICA I ŽELJEZNICA**

SANDRA LONČARIĆ



## DJEĆJA ŽELJEZNICA U GRAZU

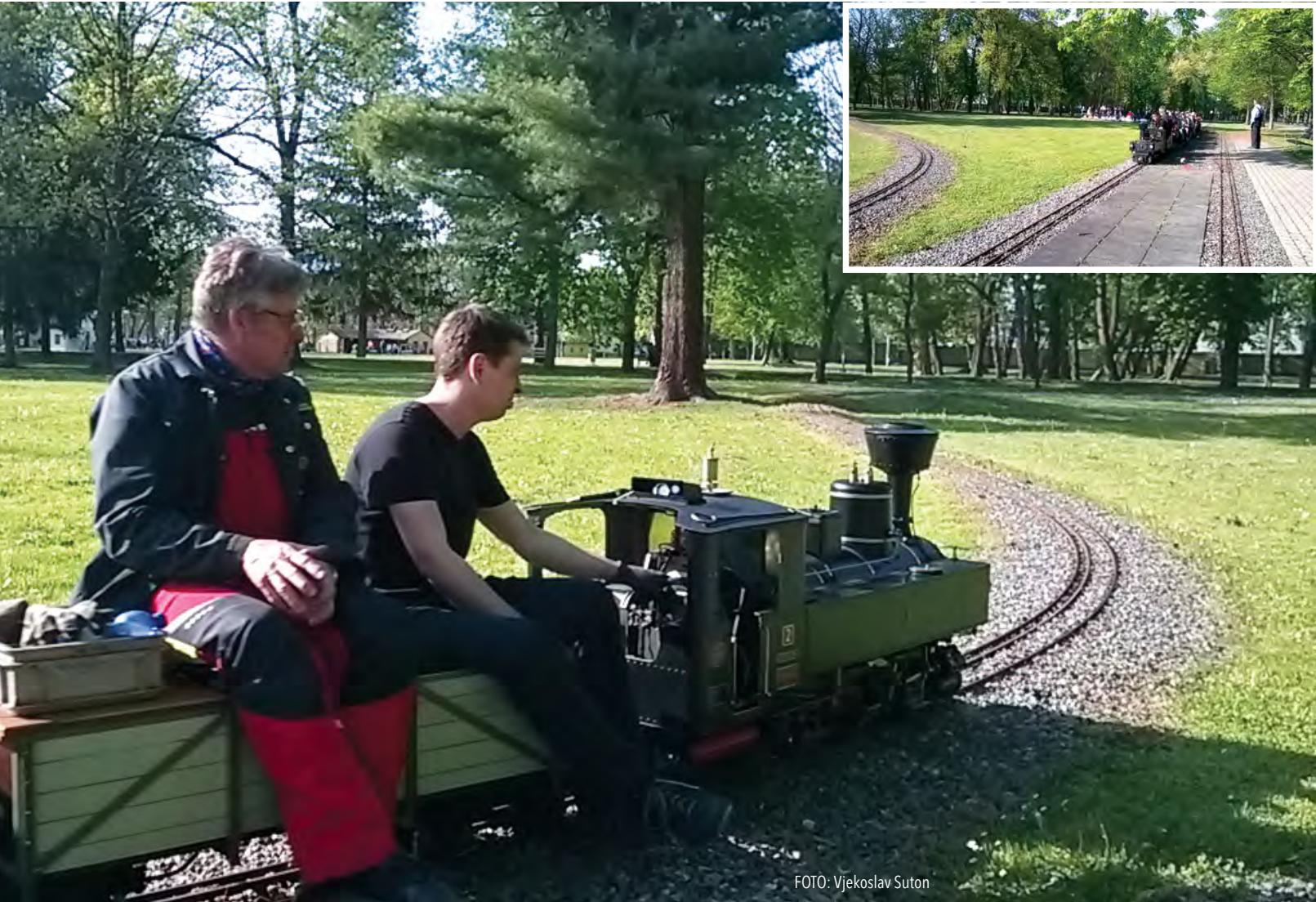
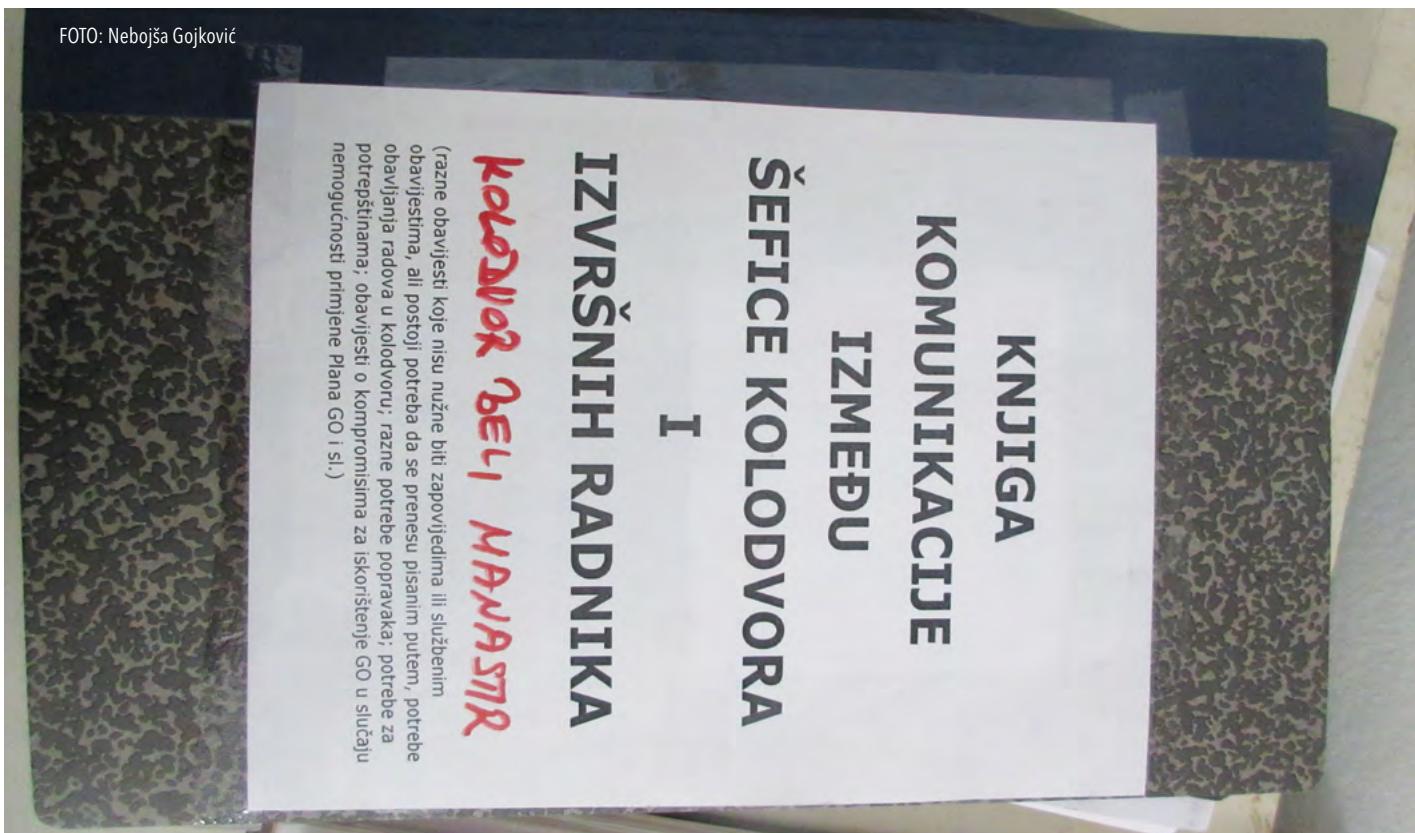


FOTO: Nebojša Gojković



## NAKON GLEDANJA APSURDISTANA

Jučer sam na HTV-u gledao emisiju Apsurdistan posvećenu HŽ-u. Stanje u željeznici je prikazano vjerno. Svi sindikalisti su opisali pravo stanje u željeznici, ja na to upozoravam već 30 godina i zato sam nepoželjna osoba u Ministarstvu MPI, a ne vole me baš ni u HŽ Infrastrukturi. Potpuno se slažem sa onim što su rekli sindikalci, a kada sam čuo ministra i državnog tajnika nisam znao da li da se smijem od jada ili da plačem. Filmič koji su prezentirali nema veze sa stvarnošću, čak je veća bajka od Pinokija. Iznenadila me izjava državnog tajnika da će sve pruge u Hrvatskoj obnoviti u roku 10 godina. Čovjek očigledno ne zna koliko kilometara pruge ima u svom portfelju, jer ovim tempom to neće uspjeti za milijun godina. Da ga podsjetim, HŽI ima u portfelju 2650 km otvorene pruge i skoro isto toliko sporednih kolosijeka koji leže po kolodvorima i industrijskim kolosijecima do tvornica. Moja analitika pokazuje da se radi o oko 4500 km pruga ukupno. Ako se svakih 20 do 22 godine treba raditi kapitalni remont onda HŽI treba odraditi 200 km/godišnje. Svjedoci smo da se kod nas 20 km pruge radi četiri godine (pruga

Zaprešić - Zabok). Nije završena pruga Dugo Selo - Križevci, nije završena pruga Križevci - Koprivnica. Sve su to pruge koje se rade vrlo dugo bez završetka. Lička pruga je započeta početkom ovog stoljeća i još nije završena. Prugom se upravlja ručno mahanjem zastavicama jer svjetlosni signali ne rade već 20 godina. Pruga Knin - Zadar ne radi, a trebala bi jer je u Gaženici teretna luka u razvoju. Ne trebam spominjati podravsku prugu a ni ova uz Savu nije puno bolja. Nekada smo od Vinkovaca do Zagreba vozili točno 2 sata, poslovni vlak i Hellas, 160 km/h od Vinkovaca do Novske, 130 km/h od Novske do Sesveta i 100 km/h od Sesveta do Zagreb GK. Danas je to samo san. Slušajući govornike i neke sugovornike vidim da su zalutali na željeznicu i da nisu prošli obavezan trening željezničara, ali to je za neku drugu priču...

Ivica Putarek, ovlašteni projektant željezničkih vozila i infrastrukture

*napomena:  
tekst ne iznosi stavove SPVH*

### IMPRESUM

Glavni urednik:  
Anto Iličić

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

Naslovnica:  
**Tanja Pavić,**  
tehnolog u Kutini  
foto: Branko Marijanović

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**

# PRIJEDLOG IZMJENA OKVIRNOGA PROGRAMA OSPOSOBLJAVANJA I PROVJERE ZNANJA ZA SAMOSTALNO OBAVLJANJE POSLOVA UNUTAR PRUŽNOGA POJASA

PIŠE: SPVH  
FOTO: Nebojša Gojković



**AKTUALNO**

Poštovani predsjedniče Kršiću,

Uprava Društva na 198. sjednici održanoj dana 6. rujna 2021. godine donijela je Odluku o prihvatanju Okvirnoga programa osposobljavanja i provjere znanja za samostalno obavljanje poslova unutar pružnoga pojasa (objavljen u Službenom vjesniku HŽI br. 9/21). Međutim, tek u momentu primjene Okvirnog programa uočili smo kako je čitav niz problema nekvalitetno, odnosno nedobro riješen.

Stoga osim što upozoravamo na uočene prijepore predlažemo i rješenja:

1.

Predlažemo da promijenite - nadopunite odredbu točke 3. PROVEDBA OSPOSOBLJAVANJA I PROVJERE ZNANJA, u stavak 1., nakon rečenice koja glasi: Pritom će organizacijska jedinica

HŽ Infrastrukture mjerodavna za objavljivanje natječaja potencijalnim kandidatima osigurati internetsku poveznicu (link) na skriptu (na hrvatskom i engleskom jeziku) s konkretnim sadržajima osposobljavanja i provjere znanja izrađenima na temelju okvirnih programskih sadržaja određenih ovim okvirnim programom.

umetnete rečenicu koja glasi: Provedba osposobljavanja i provjera znanja ne može početi prije nego li se skripta (na hrvatskom i engleskom jeziku) uruči kandidatima koji se osposobljavaju za radove ili usluge koji će se obavljati na željezničkim strukturnim pod-sustavima unutar pružnoga pojasa. Svaki kandidat dužan je prisutiti osposobljavanju sa tiskanim primjerkom skripte.

2.

Predlažemo da promijenite - nadopunite odredbu točke 3. PROVEDBA OSPOSOBLJAVANJA I PROVJERE ZNANJA, u stavak 1., nakon rečenice koja glasi: Skriptu će izraditi stručne organizacijske jedinice mjerodavne za pojedina područja osposobljavanja.

umetnete rečenicu koja glasi: Skriptu će izraditi direkcije pojedinih sektora mjerodavne za svaku od područja osposobljavanja (Zaštita na radu, Zaštita od požara, Signalni i prometni propisi i Utarnji red željezničkog sustava).

3.

Predlažemo da promijenite - nadopunite odredbu točke 3. PROVEDBA OSPOSOBLJAVANJA I PROVJERE ZNANJA, u stavak 4., nakon rečenice koja glasi: Iznimno, osobe koje su već pre-

thodno osposobljene iz područja zaštite na radu i/ili zaštite od požara u skladu s okvirnim sadržajima osposobljavanja iz ovog okvirnoga programa nisu obvezne pristupiti osposobljavanju iz toga područja.

dodata rečenicu koja glasi:

**Predavače - stručno kompetentne radnike HŽ Infrastrukture koji su određeni za provođenje osposobljavanja i provjeru znanja po pojedinim područjima prije početka osposobljavanja obavezno se upoznaje dokumentima koji dokazuju osposobljenost iz područja zaštite na radu i/ili zaštite od požara u skladu s okvirnim sadržajima osposobljavanja iz ovog okvirnoga programa.**

#### 4.

**Predlažemo da promijenite odredbu točke 3. PROVEDBA OSPOSOBLJAVANJA I PROVJERE ZNANJA, stavak 7., prvu rečenicu koja glasi:**

**Nakon provedenoga postupka, ukoliko predavači procjene da je kandidat usvojio sadržaje osposobljavanja, kandidatu izdaju Potvrdu o osposobljenosti za obavljanje poslova unutar pružnoga pojasa (obrazac iz Priloga 2.a.).**

na način da ju zamijenite slijedećim tekstom:

**O provedenom ispitnu ispitno povjerenstvo koje čine imenovani radnici poslodavca za područja**

**1. Zaštita na radu**

**2. Zaštita od požara**

**3. Signalni i prometni propisi**

**4. Unutarnji red željezničkog sustava**

sastavlja zapisnik. Imenovani članovi ispitnog povjerenstva, svaki za svoje područje u zapisnik unosi ocjenu „položio“ ili „nije položio“ i potpisuje zapisnik. Potpisani zapisnik dostavlja se odgovornoj osobi HŽ Infrastrukture koja će temeljem zapisnika kandidatu izdati potvrdu o osposobljenosti za obavljanje poslova unutar pružnoga pojasa.

Obrazac zapisnika je u prilogu ove Odluke.

#### 5.

**Problem u odredbi iz Priloga 2.a. koja određuje da predsjednik ispitnog povjerenstva potpisuje Potvrdu o osposobljenosti za obavljanje poslova unutar pružnoga pojasa.**

**Predlažemo da ovu odredbu promijenite (uskladite) s Pravilnikom o stručnom osposobljavanju izvršnih radnika željezničkog sustava (NN 86/17) tako da potvrdu izdaje poslodavac, a potpisuje ju odgovorna osoba poslodavca (čl. 15. st. 2 podtočka g).**

HŽ Infrastruktura d.o.o.

Uprava

Ivan Kršić, predsjednik Uprave

predmet: Okvirni program osposobljavanja i provjere znanja za samostalno obavljanje poslova unutar pružnoga pojasa – prijedlog izmjena

**Poštovani predsjedničko Kršiću,**

Uprava Društva na 198. sjednici održanoj dana 6. rujna 2021. godine donijela je Odluku o prihvaćanju Okvirnoga programa osposobljavanja i provjere znanja za samostalno obavljanje poslova unutar pružnoga pojasa (objavljen u Službenom vjesniku HŽI br. 9/21). Međutim, tek u momentu primjene Okvirnog programa učili smo kako je čitav niz problema nekvalitetno, odnosno nedobro riješen.

Stoga osim što upozoravamo na uočene prijepore predlažemo i rješenja:

1.

Predlažemo da promijenite - nadopunite odredbu točke 3. PROVEDBA OSPOSOBLJAVANJA I PROVJERE ZNANJA, u stavku 1., nakon rečenice koja glasi:

*Pritom će organizacijska jedinica HŽ Infrastrukture mjerodavna za objavljivanje natječaja potencijalnim kandidatima osigurati internetsku poveznicu (link) na skriptu (na hrvatskom i engleskom jeziku) s konkretnim sadržajima osposobljavanja i provjere znanja izrađenima na temelju okvirnih programskih sadržaja određenih ovim okvirnim programom.*

umetnete rečenice koje glase:

*Provedba osposobljavanja i provjera znanja ne može početi prije nego li se skripta (na hrvatskom i engleskom jeziku) uруči kandidatima koji se osposobljavaju za radove ili usluge koji će se obavljati na željezničkim strukturnim podsustavima unutar pružnoga pojasa. Svaki kandidat dužan je pristupiti osposobljavanju sa tiskanim primjerkom skripte.*

2.

Predlažemo da promijenite - nadopunite odredbu točke 3. PROVEDBA OSPOSOBLJAVANJA I PROVJERE ZNANJA, u stavku 1., nakon rečenice koja glasi:

*Skriptu će izraditi stručne organizacijske jedinice mjerodavne za pojedina područja osposobljavanja.*

umetnete rečenici koja glasi:

*Skriptu će izraditi direkcije pojedinih sektora mjerodavne za svako od područja osposobljavanja (Zaštita na radu, Zaštita od požara, Signalni i prometni propisi i Unutarnji red željezničkog sustava).*

3.

Predlažemo da promijenite - nadopunite odredbu točke 3. PROVEDBA OSPOSOBLJAVANJA I PROVJERE ZNANJA, u stavku 4., nakon rečenice koja glasi:

*Iznimno, osobe koje su već prethodno osposobljene iz područja zaštite na radu i/ili zaštite od požara u skladu s okvirnim sadržajima osposobljavanja iz ovog okvirnoga programa nisu obvezne pristupiti osposobljavanju iz toga područja.*

umetnete rečenici koja glasi:

*Predavače - stručno kompetentne radnike HŽ Infrastrukture koji su određeni za provođenje osposobljavanja i provjeru znanja po pojedinim područjima prije početka osposobljavanja obavezno se upoznaje dokumentima koji dokazuju osposobljenost iz područja zaštite na radu i/ili zaštite od požara u skladu s okvirnim sadržajima osposobljavanja iz ovog okvirnoga programa.*

4.

Predlažemo da promijenite odredbu točke 3. PROVEDBA OSPOSOBLJAVANJA I PROVJERE ZNANJA, stavak 7. na način da prvu rečenicu koja glasi:

*Nakon provedenoga postupka, ukoliko predavači procjene da je kandidat usvojio sadržaje osposobljavanja, kandidatu izdaju Potvrdu o osposobljenosti za obavljanje poslova unutar pružnoga pojasa (obrazac iz Priloga 2.a.).*

zamijenite slijedećim tekstom:

**O provedenom ispitnu ispitno povjerenstvo koje čine imenovani radnici poslodavca za područja**

**1. Zaštita na radu**

**2. Zaštita od požara**

**3. Signalni i prometni propisi**

**4. Unutarnji red željezničkog sustava**

sastavlja zapisnik. Imenovani članovi ispitnog povjerenstva, svaki za svoje područje u zapisnik unosi ocjenu „položio“ ili „nije položio“ i potpisuje zapisnik. Potpisani zapisnik dostavlja se odgovornoj osobi HŽ Infrastrukture koja će temeljem zapisnika kandidatu izdati potvrdu o osposobljenosti za obavljanje poslova unutar pružnoga pojasa.

Obrazac zapisnika je u prilogu ove Odluke.

5.

Problem u odredbi iz Priloga 2.a. koja određuje da predsjednik ispitnog povjerenstva potpisuje Potvrdu o osposobljenosti za obavljanje poslova unutar pružnoga pojasa.

Predlažemo da ovu odredbu promijenite (uskladite) s Pravilnikom o stručnom osposobljavanju izvršnih radnika željezničkog sustava (NN 86/17) tako da potvrdu izdaje poslodavac, a potpisuje ju odgovorna osoba poslodavca (čl. 15. stavak 2., podtočka g.).

S poštovanjem.



Mario Grbešić, predsjednik

# STIMULACIJA ZA IZVRŠNE RADNIKE NA ISTARSKOM PODRUČJU



SINDIKAT PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE  
UNION OF CROATIAN TRAIN DISPATCHERS

## SPVH REGIJA ZAPAD

broj: SPVH-RZ - 7/22  
datum: 3. svibnja 2022.

HŽ INFRASTRUKTURA d.o.o.

Sektor za promet

Područna radna jedinica prometa Zapad

Stipo Barišić, voditelj

Predmet: Stimulacija za izvršne radnike na istarskom području

Poštovani,

na istarskom području je veliki nedostatka izvršnih radnika (prometnik vlakova, skretničar i čuvar ŽCP-a) gdje je od sistematiziranih 58 radnih mjeseta popunjeno 41 radno mjesto, što je nedostatak radnika skoro 30%, a pored toga su još 4 izvršna radnika na dugotraјnom bolovanju preko 6 mjeseci. Od listopada 2021. godine niti jedan radnik ne može koristiti godišnji odmor, a do 30. travnja 2022. godine iskorišteno je samo 31% godišnjeg odmora za 2021. godinu i već se sada zna da se godišnji odmor za 2021. godinu ne može iskoristiti u zakonskom roku do kraja lipnja 2022. godine. Pored navedenog još tri radnika su najavili odlazak u mirovinu u vrlo kratkom roku za dva-tri mjeseca.

Zbog smanjenog broja izvršitelja na radnom mjestu prometnika vlakova, u cilju održavanja redovitog proces rada, od 1. siječnja 2022. godine šefovi kolodvora – područja rade kao prometnici vlakova.

Svi izvršni radnici rade prekovremeno bez mogućnosti korištenja godišnjih odmora i takva situacija će trajati dok se ne zaposle novi radnici, odnosno još najmanje 5-6 mjeseci.

Zbog svega opisanog predlažemo da se svim izvršnim radnicima i šefovima kolodvora-područja na istarskom području, koji na krajnjim granicama iscrpljenosti i bez mogućnosti korištenja godišnjeg odmora savjesno i odgovorno obavljaju radne zadatke, isplati stimulacija plaće u iznosu 1.000 kn neto.

Molimo Vas da prema Upravi HŽ Infrastrukture pokrenete postupak za dodjelu stimulacije sukladno navedenom prijedlogu.

S poštovanjem.



# ZAJEDNIČKI PRIJEDLOG ZA DOBRU PRAKSU REDOVITE STIMULACIJE

SINDIKAT PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE

SINDIKAT ŽELJEZNIČARA HRVATSKE

Broj: 10/2022\_SPVH\_SŽH

U Zagrebu, dana 12. svibnja 2022. godine

**HŽ Infrastruktura d.o.o.**

Uprava

Ivan Kršić, predsjednik

Predmet: Primjena članka 147. Kolektivnog ugovora HŽ Infrastrukture d.o.o.

Poštovani,

iako su Vam dobro poznate okolnosti koje trenutno značajno otežavaju rad radnika Sektora za promet, dodatno skrećemo pozornost na najvažnije:

- veliki nedostatak radnika što za posljedicu ima: ogroman broj prekovremenih sati, promjene u organizaciji i načinu rada koje u pravilo negativno utječu na primanja radnika, rad sa smanjenim brojem izvršitelja u smjenama na način da se poslovi nedostajućih radnika raspoređuju preostalim radnicima, privremeno raspoređivanje radnika i nemogućnost korištenja godišnjih odmora
- rad sa smanjenim infrastrukturnim kapacitetima zbog projekata obnove i izgradnje pruga

Unatoč svemu navedenome, promet vlakova(koji je sve većeg obima) neprekidno se odvija zahvaljujući dodatnim naporima koje svakodnevno ulažu radnici Sektora za promet. Dobra praksa stimuliranja radnika za rad u otežanim uvjetima (projekti obnove pruga) ukinuta je zbog gospodarskih okolnosti uzrokovanih pandemijom i potresom.

Uzimajući u obzir sve navedeno predlažemo da ponovno donesete odluku o isplati stimulativnog dijela plaće radnicima Sektora za promet i to:

1. Radnicima koji reguliraju promet vlakova u okolnostima provedbe projekta obnove pruga,
2. Radnicima koji rade u uvjetima smanjenog broja izvršitelja i rade poslove više radnih mesta,
3. Radnicima koji nisu iskoristili godišnji odmor zbog krivnje poslodavca.

Radnici koji u ovim uvjetima omogućavaju svakodnevni promet vlakova to svakako zaslužuju.

S poštovanjem,



SINDIKAT PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE  
Mario Grbešić, predsjednik



SINDIKAT ŽELJEZNIČARA HRVATSKE  
Zoran Mašić, predsjednik

AKTUALNO

# BESPUĆA INFRASTRUKTURNIH NAKNADA

Piše: Anto Iličić & Co  
FOTO: Josip Tirić



Analizirajući načela određivanja naknada za željezničke usluge koje pruža HŽ INFRA u vremenskom razdoblju od pojave prvih privatnih operatera do danas, možemo zamijetiti brojne anomalije, nedosljednosti i vrludanja koja mogu izazvati sumnju u to da je kod određivanja istih bilo nesnalaženja, neznanja pa čak i pogodovanja. Obzirom da pogrešna politika određivanja modela naplate željezničkih usluga može imati vrlo štetne posljedice, kako za našu tvrtku, HŽ INFRA, tako i za željezničke prijevoznike, a u konačnici i za hrvatsko gospodarstvo, smatramo da je vrlo važno ukazati na to određenim činjenicama.

HŽ INFRA naplaćuje naknade za sljedeće željezničke usluge: minimalni pristupni paket, pristup uslužnim objektima i uslugama koje se pružaju u tim objektima, dodatne usluge i prateće usluge.

Finansijska kriza, koja je započela u zadnjem tromjesečju 2008. godine, prouzročila je značajan pad obujma prijevoza u zemljama jugoistočne Europe i Turske što je u većini slučajeva rezultiralo ozbiljnim slabljenjem finansijskih rezultata državnih željezničkih poduzeća. Suočeni s krizom likvidnosti i smanjenim državnim subvencijama HŽ Infra je, kao upravitelj infrastrukture, 2012. godine promijenila načela određivanja pristojbi u smislu da je visinu pristojbi za minimalni pristupni paket usluga i pristup prugom do uslužnih objekata odredila na osnovu stvarnih troškova za održavanje i upravljanje željezničkom infrastrukturom što je rezultiralo povećanjem iste za cca 120 % čime se RH svrstala u sustave s vrlo visokom pristojbom za korištenje željezničke infrastrukture.

Osim značajnog porasta osnovne cijene po vlak kilometru u 2011. i 2012. godini HŽ INFRA znatno je promijenila određene parametre u Izvješću o mreži 2011., i to ekvivalentne trase vlakova i parametre linija koji značajno utječu na ukupan iznos osnovne cijene.

Tako su npr. ekvivalenti trase za vlakove s praznim vagonima uvećani za 100%, za sabirne kružne i industrijske vlakove za 83 %, za lokomotivske vlakove 200 %, dok su parametri linija uvećani za pruge Beli Manastir-Slavonski Šamac i Ploče-Metković za 100 %, za pruge Oštarije-Knin [Zadar]-Perković [Šibenik]-Split za 43 %, za Varaždin-Osijek-Dalj za 50 %. Istovremeno, umanjeni su parametri linija za pruge X. koridora i V.b koridora za 21%.

Navedene izmjene ekvivalenta trasa vlakova i parametara linija nisu bile opravdane jer elementi

koji utječu na definiranje njihove vrijednosti (tehnički parametri, ekvivalent rada pruge, ekvivalent troškova linije, odnos stvarno planiranih težina vlaka i računskih težina vlaka) nisu bitnije promijenjeni, a osim toga u izravnoj su suprotnosti s prometnom strategijom RH kojom je naglašena jadranska orijentacija naše zemlje i potreba boljeg prometnog povezivanja na pravcu sjever-jug odnosno kontinenta s jadranskim lukama.

Ovakvim načinom utvrđivanja pristojbi za pristup infrastrukturi, neposredno pred liberalizaciju željezničkog transportnog tržišta u RH, direktno se štetilo nacionalnom prijevozniku i pogodovalo stranim operatorima koji su najveći interes za prijevozom pokazivali i pokazuju upravo na koridorima X i Vb, gdje je odlukom upravitelja infrastrukture snižena cijena za pristup infrastrukturi za više od 20 % dok je na prugama Oštarije-Knin (Zadar, Šibenik)-Split, Varaždin-Dalj, Beli Manastir-Osijek-Strizivojna Vrpolje-Slavonski Šamac, Metković-Ploče

cijena povećana od 42,99 - 185%, ovisno o vrsti vlaka.

Pogrešna politika određivanja modela naplate željezničkih usluga imala je za posljedicu štetu nanesenu našoj kompaniji i gospodarstvu RH u cjelini. HŽ INFRA izgubila je dio prihoda koje je mogla i trebala ubrati na linijama i vlakovima za koje postoji najveći interes prijevoznika. Zbog fokusiranja prijevoznika na kompletne vlakove došlo je do smanjenog interesa i napuštanja potencijala industrijskih kolosijeka od strane gospodarstvenika kojima su industrijski kolosijeci zbog skupih željezničkih usluga i skupog održavanja postali opterećenje, a ne prednost. Posljedično je došlo i do gubljenja važnosti i degradacije kolodvora Zagreb RK, koji je s vremenom potpuno izgubio funkciju ranžirnog kolodvora (preko 30 zatvorenih kolosijeka, ranžiranje preko spuštalice gotovo se i ne obavlja), kao i kontejnerskog terminala Vrapče koji je praktički pred zatvaranjem.

Obzirom da se roba iz robnih

kolodvora do tehničkih kolodvora prevozi kružnim i sabirnim vlakovima čiji su troškovi u ukupnom procesu prijevoza znatni i u znatnoj mjeri povećavaju ukupne transportne troškove nije uputno destimulirati operatore visokim ekvivalentom takvih trasa jer isto dovodi do smanjenja njihova broja ili njihova potpunog ukidanja čime se poništavaju svi pozitivni efekti uporabe i eksploracije industrijskih kolosijeka, smanjuje se broj robnih kolodvora i sprječava razvoj robnih centara, gospodarskih i bescarinskih zona orijentiranih na prijevoz željeznicom.

Kao što znamo, naš dvojac koji nam je podario pogrešnu politiku željezničkih usluga uživa u blagodatima svog rada: jedan je u mirovini, a drugi na visokoj poziciji u Trasama nakon smjene s mjesta direktora. Njihov doprinos opadanju prijevoza i prihoda HŽ Infra nezaustavljivo traje jer nema naznaka da netko u Trasama priprema zaokret od politike koja ne donosi rezultate.





**SANDRA LONČARIĆ**  
glumica

# UZ ŽELJEZNICU NIKAD NIJE DOSADNO

RAZGOVARAO: Nebojša Gojković  
FOTO: Nebojša Gojković

**Ona je filmska, televizijska i kazališna glumica. Uspjesi koje je u proteklih 25 godina karijere ostvarila više su nego impozantni; odigrala je blizu 100 kazališnih predstava od kojih je barem u polovici njih tumačila glavne uloge, ostvarila je više od 30 televizijskih i filmskih projekata, glumila u nekim od najpopularnijih domaćih serija... Njen nesvakidašnji glumački talent jednako je prepoznat kako od struke, tako i od publike, a samim tim nisu ju zaobišle ni mnogobrojne prestižne nagrade. Za ovu prigodu spomenut ćemo samo one najznačajnije: „Zlatna arena“ Pulskog filmskog festivala za najbolju glavnu žensku ulogu, „Zlatni smijeh“ na D anima satire Fadila Hadžića za najbolju žensku ulogu, „Nagrada hrvatskog glumišta“ za najbolju glumicu, te „Nagrada Veljko Maričić“ na Internacionalnom festivalu malih scena u Rijeci za najbolju žensku ulogu. Ono što joj je zasigurno osiguralo posebno mjesto u hrvatskoj dramskoj umjetnosti, jeste činjenica da je prošle godine dobila status nacionalne dramske prvakinje kao najmlađa glumica u hrvatskoj povijesti i kao prva takva u povijesti HNK Osijek. Nama je posebno zanimljiva iz razloga što je u velikom dijelu svoje karijere bila redovita korisnica željezničkih usluga, odnosno sve do onog trenutka kada je HŽ Putnički prijevoz riješio da od grada Osijeka u željezničkom smislu napravi otok. Ona je Sandra Lončarić i naša je nova sugovornica u serijalu „POZNATA LICA I ŽELJEZNICA“. Od prvog kontakta s njom, preko obavljenog razgovora pa sve do završnog fotografiranja na osječkom kolodvoru, svojim odnosom prema nama te posebno prema poslu kojeg obavljamo, na pravi način prezentirala je kako se ponaša i ophodi jedna istinska diva i umjetnica. A sam razgovor izgledao je otprilike ovako...**

**Poštovana gđo Lončarić, prije svega hvala Vam što ste se odazvali našem pozivu i pristali na ovaj razgovor. Za sam početak krenut ćemo od Vašeg djetinjstva koje bismo geografski mogli podijeliti na švicarski i našički dio... Tako je, da, iako je švicarski dio bio puno manji; doselili smo se u Našice kada sam imala tri godine, tako da se tog dijela u principu niti ne sjećam. Kasnije smo brat i ja svake godine odlazili po mjesec dana na ljetne praznike kod naše rodbine u Švicarsku. Na taj način je se sjećam, ali onog života koji sam provela u njoj baš i ne.**

**Kad govorimo o onom našičkom dijelu djetinjstva, tu gotovo da nema aktivnosti kojom se niste bavili...**

Da, upravo tako. Uvijek sam bila dijete koje je svašta zanimalo. Našice su bile mali grad i u to doba nisu nudile baš nešto pretjerano, ali sam ja spremno prihvatala sve ono što je bilo ponudeno. Plesala sam folklor, čak sam s jednom prijateljicom učila plesu po jednu skupinu djece od 1. do 4. i od 5. do 8. razreda. Trenirala sam rukomet, išla sam na engleski jezik u suprotnu školsku smjenu budući da onda još nije bilo škole stranih jezika, a talijanski jezik sam učila kod patera u crkvi. Tako sam svaki dan imala baš puno obaveza, međutim, nikad mi to nije bilo teško, dapače, sve me zanimalo tako da sam uvek sve uspijevala stići.

**Ovo bavljenje rukometom zanimljivo je i iz razloga što, iako ste izabrali jedan**

**posve drugi životni poziv, sport je i kasnije umnogome obilježio dobar dio Vašeg života...**

Da, tako je. Sport sve ove godine na neki način obilježava moj život. Otac je bio rukometni trener i od malena sam s njim išla na te utakmice, pripreme, treninge i nekako sam se zaljubila u taj sport. Općenito volim sport i ta ljubav je nastavljena i što se tiče mog potomstva. Naime, moj sin trenira nogomet u NK Osijeku. Osim toga, i muž mi je bio košarkaš, tako da je sport stvarno nezaobilazan dio mog života.

**Razlog zbog kojeg ste otišli na audiciju za prijem na Akademiju dramskih umjetnosti iz ove perspektive gotovo da djeluje kao anegdota...**

Da, baš to, doslovno anegdota. Na audiciju sam otišla zapravo zato što mi se svidjelo to što su svi koji su bili na toj audiciji imali opravdane sate u školi. Bio nam je to u stvari jedan mali izlet u Osijek. Otišla sam tamo, znala sam neke pjesme na pamet, a za tu priliku sam naučila još jedan monolog. Predstavila sam se komisiji potpuno neobavezno zbog toga što čak nisam imala ni tremu. Naravno, ni u primisli mi nije bilo da bih to studirala. Nakon što smo odradili tu audiciju, ostatak dana smo se „zezali“ po Osijeku, a popodne smo išli vidjeti rezultate. Vidjevši da sam prošla bilo mi je malo zbumujuće, ali intuicija mi je govorila da tamо pripadam. Na pozornici sam se osjećala kao doma; bilo mi je lijepo i nekako mi je sve ukazivalo na to da je ovo moj pravi put. Nisam pogriješila i zais-

ta mislim da se ni jednim poslom ne bih mogla baviti s tolikom ljubavlju i žarom kao glumom. Prekinula sam školovanje, tako da sam onda u jednoj godini polagala 4. razred jezične gimnazije i 1. godinu fakulteta. Bilo je zaista naporno u jednoj godini položiti završnu godinu gimnazije i 1. godinu Akademije dramskih umjetnosti gdje smo imali 16 premeta od kojih su pola bili praktični. Ipak, ta ljubav prema glumi je svakim danom bila sve jača, tako da mi ništa od toga nije bilo teško.

**Ono što je uslijedilo nakon toga teško je i nabrojati; odigrali ste blizu 100 kazališnih predstava od kojih ste barem u polovici njih tumačili glavne uloge, ostvarili ste više od 30 televizijskih i filmskih projekata, glumili u nekim od najpopularnijih domaćih serija i sve to u nekakvih 25 godina karijere. Često su Vam se neke uloge i projekti vremenski preklapali. Možete li se prisjetiti nekih najdrastičnijih situacija i kako ste to uspijevali prevladati?**

Uvijek je bilo kaotično i upravo u tome je bilo nekakve žari i ljepote. Ne volim kad mi je u životu dosadno. Jako puno projekata je iza mene, već preko 15 godina konstantno funkcioniram na relaciji Osijek - Zagreb. U Zagrebu snimam, a u Osijeku radim u kazalištu. Ponekad je to paralelno; predstava u Osijeku i snimanje u Zagrebu. Svakakvih situacija je tu znalo biti, međutim, sve sam stizala i mislim da je tu najviše energija ljubavi bila prisutna, tako da se to sve stiglo.



**Koliko Vam je jedan takav intenzivan profesionalni angažman ostavlja prostora na privatnom planu, odnosno jeste li se uspjeli ostvariti u svemu što ste željeli, a što je izlazilo iz okvira glumačkog poziva?**

Apsolutno! Počevši od onoga što mi je najbitnije u životu, a to je da sam se ostvarila kao majka. Privatni život sam uspjela i još uvijek uspijevam držati u ravnoteži s karijerom i za sad sam zaista zadovoljna. Nekako mislim da sam već „doktorirala“ sve te stvari u smislu da mi nije teško i da mogu funkcionišati na dvije adrese, a ponavljam, funkcionišam tako već 15 godina.

**Za svoj rad nagrađeni ste i brojnim, kako strukovnim, tako i nagradama publike. Obično ljudi iz raznih područja umjetnosti kao najznačajnije apostrofiraju one prve nagrade koje su dobili. Je li i kod Vas isto tako ili ima neka značajnija?**

Upravo je tako, a ponavljajuće zbog toga što su te prve nagrade nekako najdraže, one su onaj „vjetar u leđa“ za dalje. Ja uvijek govorim kako mi je najdraža „Zlatna arena“ koju sam osvojila 1998. godine za moj prvi snimljeni film. Osim što mi je to bio prvi film, bila mi je to i prva glavna ženska uloga koju sam odgumila i odmah sam osvojila najveću državnu nagradu. Isto tako, drage su mi i „Nagrade hrvatskog glumišta“. Naravno da nagrade nisu najbitnije, ali ih je zaista lijepo dobiti. Nekako smo uvijek i kao djeca naučeni da kad nešto dobri napravimo, da ćemo biti nagrađeni, tako da nagrade volimo dobivati i danas kada smo nešto stariji.

**Ono po čemu ste zasigurno ušli u povijest hrvatskog glumišta, jeste status nacionalne prvakinje drame kojim ste nagrađeni 2021. godine. Dobili ste ga kao najmlađu glumicu u Hrvatskoj, te prva takva u povijesti HNK Osijek. Kako ste se osjećali u trenutku kada ste saznali da ste dobitnica najvećeg priznanja u hrvatskoj dramskoj umjetnosti?**

Jako sretno i ponosno! To mi je bila potvrda da je moj rad prepoznat, te shodno tome i nagrađen tako bitnim i važnim statusom. Time je i sve ono prije toga, a o čemu sam već govorila u jednom od svojih prijašnjih odgovora, dobilo svoju pravu dimenziju i smisao.

**Da kažemo sad koju riječ i o našoj novoj temi, odnosno željeznici. Sjećate li se Vaše prve vožnje vlakom?**

Sjećam se, kako da ne, išla sam s mamom iz Našice u Osijek s onim nekadašnjim šinobusom. Mi inače u Našicama stanujemo blizu stajališta Našice Grad tako da smo kao obitelj koristili tu poziciju i u to vrijeme dosta često smo se vozili vlakovima.

**Relaciju Našice - Osijek posebno ste utvrdili početkom 90-ih godina...**

Naravno, bilo je to vrijeme kada sam studirala i mogu reći da sam se tada jedino vlakom i služila. Našice i Osijek bili su tada odlično povezani s puno željezničkih linija i velika većina nas studenata putovala je vlakom.

**Je li i onaj odlazak na audiciju bio vlakom?**

Da, naravno! Nas nekoliko prijateljica i prijatelja iz Našica dogovorili smo se i skupa smo otišli vlakom u Osijek na audiciju, a na isti način smo se i vratili u Našice. Tako je na neki način željeznica i u tom početnom dijelu moje karijere odigrala bitnu ulogu...

**Jeste li možda u to vrijeme putovali koji put i do bazena u Velikoj...**

Jesam, naravno, i to prilično često. Još uvijek se toga sjećam jako dobro, bilo je to preko ljeta; vlakom smo išli tam, a onda od željezničke stanice u Velikoj pješice do bazena. Isto tako i nazad. Ta putovanja se ne zaboravljaju.

**Kad već spominjemo tu relaciju, kako gledate na skoru obnovu pruge od Našice do Čaglića?**

Ja na sve obnove gledam jako lijepo i apsolutno ih sve podržavam. Općenito gledajući, vožnja vlakom je meni super; možeš se prošetati, protegnuti noge, ne moraš kao u autobusu cijelo vrijeme sjediti i baš mi je žao što je sa željeznicom sve ovako ispal...

**Nakon toga uslijedila su putovanja na relaciji Osijek - Zagreb...**

Da, posebno onom noćnom linijom kojom sam obično putovala u Zagreb na snimanja. Super mi je bilo u tim starim vlakovima što su se mogla dva suprotna sjedišta spojiti i na taj način napraviti krevet. Uvijek sam nosila mali jastučić i dekicu i prespavala bih ta četiri sata koliko je vožnja od Osijeka do Zagreba trajala. To mi je bio super odmor. Međutim, ovi moderni vlakovi nemaju tu opciju i sad se već dugo nisam vozila, bolje reći nisam spavala u vlaku.

**Ta putovanja itekako ste znali kvalitet-**

### **no iskoristiti...**

Da, apsolutno, na puno načina sam iskoristavala vrijeme na toj relaciji i upravo zbog toga često nisam htjela putovati svojim autom, jer sam u vlaku imala ta četiri sata slobodnog vremena. To je bilo vrijeme za mene; ili sam čitala, ili gledala nešto što me zanimalo, ili sam odspavala ako sam bila jako umorna. U principu, ta putovanja mi nikada nisu bila dosadna, baš naprotiv.

**Nešto što uvijek ističete kao jednu od svojih ljubavi jeste i ljubav prema putovanjima. Puno ste zemalja proputovali. Koliko često je to bilo vlakom?**

Evo baš kada spominjete ta putovanja, prije nekoliko godina sam putovala istočnom obalom Amerike i na sva ta putovanja sam išla vlakom. Putovala sam američkim željeznicama sve od New Yorka dolje do Virginije, odnosno Richmonda. To je bilo prekrasno zato što je vlak ponekad ulazio čak i u neke veće gradove, gdje bi onda toliko usporio da sam te gradove baš mogla u potpunosti doživjeti.

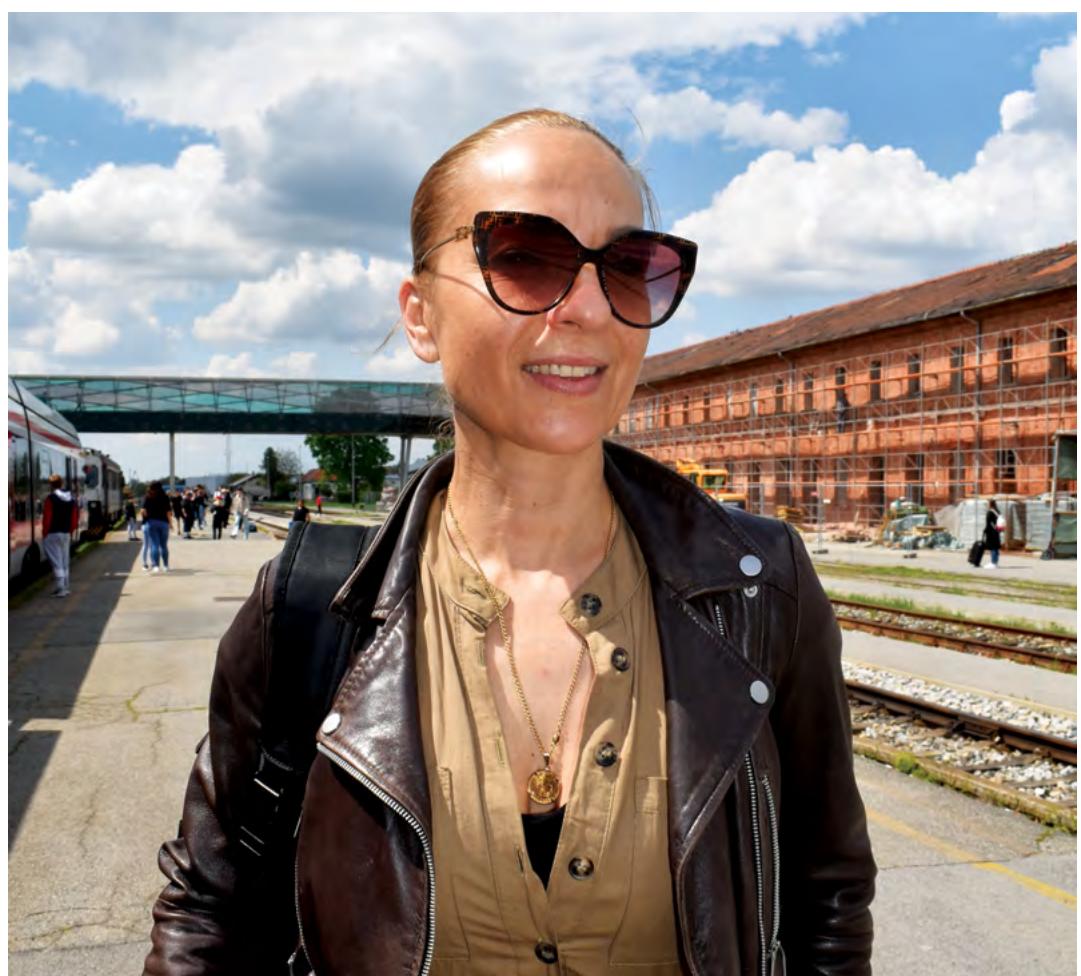
**U jednom od prethodnih pitanja već smo spomenuli Vaš ostvareni status nacionalne prvakinja drame, a što velikoj većini glumica obično biva i krunom karijere. Što nakon toga? Ima li još izazova koji Vas privlače i s kojima se namjeravate suočiti ili Vam slijedi, što bi rekao Balašević: „Jedan život miran, tih...“?**

Pa, ja volim izazove tako da vjerujem da će ih još uvijek biti. Naravno da ovaj status nije nikakav kraj nego samo potvrda da sam na dobrom putu. Tako da, što se mene tiče, nema tu još nikakve „mirne luke“.

**Poštovana gđo Lončarić, 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 naravno, kad već putujete da to što češće bude vlakovima!**

Dapač! Evo, ja apeliram na Hrvatske željeznice da se trenutno stanje što prije popravi. Kako sam već rekla, volim putovati vlakovima i želim se ponovo vratiti tim putovanjima.

Hvala vama!





**ROBERT SLADIĆ**  
šef područja Perković

# BUDIMO OPTIMISTI

RAZGOVARAO: Ante Kunčić  
FOTO: Ante Kunčić

**Robert Sladić rođen 27. travnja 1976. u Šibeniku, živi u Šibeniku, oženjen je i otac troje djece. Na željeznicu je zaposlen od 1996. godine. Kroz radni vijek radio je na nekoliko radnih mesta, kao čuvan prijelaza, skretničar, prometnik vlakova i konačno šef područja.**

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

Na željeznicu sam se zaposlio igrom slučaja. Do trenutka zapošljavanja nisam imao nikakvih dodirnih točaka sa svjetom željeznice, osim nekoliko vožnji vlakom. Tada sam sebe video u nekoj proizvodnoj djelatnosti, ali u to vrijeme nije bilo moguće zaposliti se u toj grani, te sam spletom okolnosti završio na željeznicu. Naime, te 1996. godine željezница je zapošljavala priličan broj radnika, te sam na „nagovor“ obiteljskog prijatelja predao zamolbu za skretničara u Šibenik, a istovremeno i za pomoćnika strojovode u Knin. Primljen sam na oba mesta, ali odlučio sam se za skretničara zbog mjesta prebivališta. Uzevši sve u obzir, izgleda da je to bila dobra odluka.

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

Kao što sam spomenuo, obiteljski prijatelj koji je radio kao rukovatelj manevre u Šibenskoj luci uputio me da se prijavim na natječaj za skretničara, odnosno skretničara i manevrista. Sjećam se kad mi je objašnjavao što je posao manevrista, .... da ulazi između vagona .... uh..., to mi je izgledalo nešto strahovito opasno. Međutim, nakon što je detaljnije opisao poslove raznih zanimanja na željeznicu, prihvatio sam njegov savjet i prijavio se na natječaj.

**Što najviše pamtite iz te početne faze vašeg rada na željeznicu?**

Pa, krenut ću od tečaja koji smo počeli nas tridesetak, većina u dobi

od dvadesetak godina. Neozbiljni i opušteni. Zatim, rad pod nadzorom i početak samostalnog rada, za nas mlade i neiskusne bio je to opasan pothvat. Međutim, stariji i iskusni radnici su nas jako dobro uputili i osvijestili u nama odgovornost koju zahtjeva željeznički promet.

Sjećam se i većeg obima posla. Tad se pričalo o obimu posla prije Domovinskog rata, ali u odnosu na sadašnje vrijeme i tada je posla bilo puno više nego danas. U smjeni je bilo desetak, petnaest radnika, bilo je živo u kolodvoru. Danas nedostaje ta živost.

**Kako se nosite s promjenama na željeznicu?**

Promjene su sastavni dio života, kako pojedinca tako i organizacije, stoga moramo se prilagoditi. Osobno smatram da su promjene načelno dobre jer sprečavaju „kolutečinu“ i monotoniju posla. Poredajmo se da ovdje pričamo o pozitivnim promjenama. Na žalost, svjedoci smo negativnih promjena koje se svode uglavnom na ukidanja vlakova, kolodvora, radnih mesta, uvodenja prekida rada i slično. To su promjene koje strahovito podižu stres na radnom mjestu, te ih treba provoditi tako oprezno. Promjene bi trebale dolaziti kao dio sustavnog plana, koji se provodi dugoročno. Kod nas do promjena često dolazi stihiji, kao vatrogasna mjera, pa što bude. Takve promjene trebamo maksimalno izbjegavati.

**Čini li vas sadašnji posao sretnim?**

Sadašnji posao obuhvaća širok spektar obaveza, nadležan sam za tri kolodvora, treba biti konstantno

u poslu. Često je potrebno baviti se poslom i izvan službenog radnog vremena. Ali zbog svega toga je i dinamično. Što se tiče radnika koji ma sam nadređen, tu sam zbilja zadovoljan, smatram da imamo dobру suradnju. Tako da sam, sve u svemu, poprilično zadovoljan sadašnjim poslom.

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

Ne znam da li se to vidi, ali ponosim se svojim poslom. Upravljanje prometom vlakova. Zvuči kao nešto jako važno. I jest jako važno. Izazovno, zahtjeva veliku odgovornost i koncentraciju, ponekad i jako stresno. Na taj dio sam ponosan. Međutim, nisam ponosan na trenutno stanje željeznice u Hrvatskoj. U javnosti je dojam kao da mi tu ništa ne radimo, nego eto primamo plaću i stvaramo teret proračunu. Činjenica je da se unutar derutnih kolodvorskih zgrada nalaze radnici koji rade jako odgovoran posao.

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

Pa prije svega bi doveo željeznički promet u Hrvatskoj na stupanj razvoja, kao što je cestovni, a ne da zaostajemo 50-ak godina. Nekakvi pomaci se nadziru. Zapravo u ovom trenutku imamo velik broj projekata na mreži HŽ, ali dugogodišnji izostanak adekvatnog ulaganja teško je nadoknaditi.

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

Ne vidim baš neku razliku u odnosu na nekad jedinstveni HŽ. Na terenu



je isto kao i prije podjele. Što se kaže: „Svi smo mi u istom košu“.

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

Apsolutno da. Od bojanja prostorija, postavljanja laminata, zamjene slavina, uređenje okoliša, do raznih ideja o poboljšanju rada. Ima zbilja radnika koji su spremni samoinicijativno učiniti nešto izvan okvira svojih obveza. Zbilja za svaku pohvalu. Međutim, sve što im kao šef kolodvora mogu ponuditi je riječ „hvala“. Bilo bi sjajno kada bi postojao pravno reguliran mehanizam kojim bi se moglo nagraditi takve radnike. Nekakva stimulacija, sloboden dan.

#### **Možete li opisati situaciju kad je netko od nadređeni kritizirao vaš rad? Kako je to učinio?**

Ne bih previše ulazio u detalje po ovom pitanju. Smatram da bi nadređeni trebao kritizirati nečiji rad na mentorskom pristupu. Mišljenja sam da je taj pristup daleko učinkov-

itiji od autoritativnog stava.

#### **Dolazite li na posao relaksirani, bez grča u želucu?**

Da. Dolazim uvijek opušten na posao, ali ima situacija tijekom rada kad protri grč kroz želudac. Dok sam radio kao čuvar ŽCP-a bilo je jako puno neugodnosti od strane sudionika cestovnog prometa, jer bi morali čekati. Kao prometnik vlakova bilo je raznih potencijalno opasnih situacija, kvarova i slično. Sve su to situacije gdje se javlja grč u želucu. Na sadašnjem poslu istakao bih izvanredne događaje kao nešto što može stvoriti grč u želucu.

#### **Kakvo je vaše mišljenje o vašoj plaći i kakva su očekivanja po pitanju plaće obzirom na kolektivne pregovore koji su u tijeku?**

Mišljenja sam da bi plaća trebala biti veća s obzirom na posao koji obavljam. Svi mi željno iščekujemo završetak kolektivnih pregovora. Krajnji je trenutak za predugo čekani rast plaća. Smatram kako je

poslodavac svjestan nužnosti rasta plaća, a sindikat odlično pripremljen za pregovore, te da će ishod biti zadovoljavajući. Kažem zadovoljavajući, a ne vrhunski iz razloga što nam je od zadnjeg rasta plaća standard toliko opao da ga je i uz znatno povеćanje plaće teško povratiti.

#### **Dobivate li redovito i na vrijeme službenu odjeću i obuću?**

U posljednje vrijeme roba stiže na vrijeme. Međutim, javljaju se poteskoće ukoliko su veličinski brojevi neadekvatni. U takvim slučajevima, proces predugo traje.

#### **Kako na vas djeluju svakodnevne priče o višku, o otkazima?**

A to je jedan od velikih izvora stresa za sve. Osobno sam postao imun na to, jer ta priča traje tijekom cijelog mog radnog vijeka. Ali općenito, među ljudima je prisutan taj nekakav strah od budućnosti. Posebno je to izraženo kod radnika sa nekakvim srednjim godinama radnog staža. Stariji radnici broje dane do

mirovine, mlađi radnici su danas spremni otići raditi negdje drugdje gdje su bolji uvjeti.

#### **Razmišljate li nekom stručnom usavršavanju?**

Usavršavam se tijekom cijelog radnog vijeka. Nakon zapošljavanja sam se prekvalificirao za tehničara željezničkog prometa, zatim završio višu prometnu, a nedavno i visoku, tako da sam zaokružio taj službeni dio obrazovanja. Sad predstoji nastaviti se usavršavati svakodnevnim radom. Željeznička regulativa je jako široka, kompleksna i podložna učestalim izmjenama i dopunama, tako da tu nema kraja usavršavanju.

#### **Imaju li željeznički izvršni radnici pravo na napredovanje na poslu?**

#### **Kakvi su vaši planovi za razvoj karijere?**

Pa naravno da imaju pravo. Tu nema dileme. Međutim, napredovanje izvršnih radnika je danas poprilično ograničeno. Izbor se svodi uglavnom

između skretničara i prometnika, a i tu se već radi o različitom stupnju stručne spreme. Nekad je izbor bio dosta širi. Recimo nadzornik skretnica, rukovatelj manevre, konduktor, vlakovođa i razna druga zanimanja. Danas izvršnom radniku uglavnom predstoji da provede cijeli radni vijek na istom radnom mjestu, što za posljedicu ima pad motivacije i entuzijazma.

Što se tiče mojih planova, vidim se na trenutnom radnom mjestu. Ako nekom ne stanem na žulj. Ha, ha. Kao što sam rekao, poprilično sam zadovoljan sa poslom, tako da ga ne želim mijenjati. Samo još da plaća poraste.

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

Uz posao koji radim i obiteljske obveze malo je slobodnog vremena. Kad ugrabim vremena volim isploviti brodom, baciti sidro i spustiti tunju u more. Volim pročitati knjigu. Imam i nekakvu malu radionicu

za hobи, pa i tu provodim vrijeme. Takve stvari me opuštaju.

Žalite li za nekim neispunjениm snovima na nekom drugom polju? Ma ne žalim ni za čim. Sve ono što se dogodilo dovelo me do sadašnjeg trenutka, a trenutno sam zadovoljan sa svojim životom.

#### **Poruka za kraj ovog razgovora?**

Pa nemam sad nešto dubokoumno za reći. Budimo optimisti i nadajmo se da će ova naša željeznica ugledati svjetlost dana. Da će politički vrh shvatiti važnost i hitnost pokretanja zbilja ozbiljnih ulaganja u željezničku infrastrukturu, jer u ovom trenutku smo, u odnosu na cestovni promet, kao da umjesto auto ceste imamo makadamsku cestu.





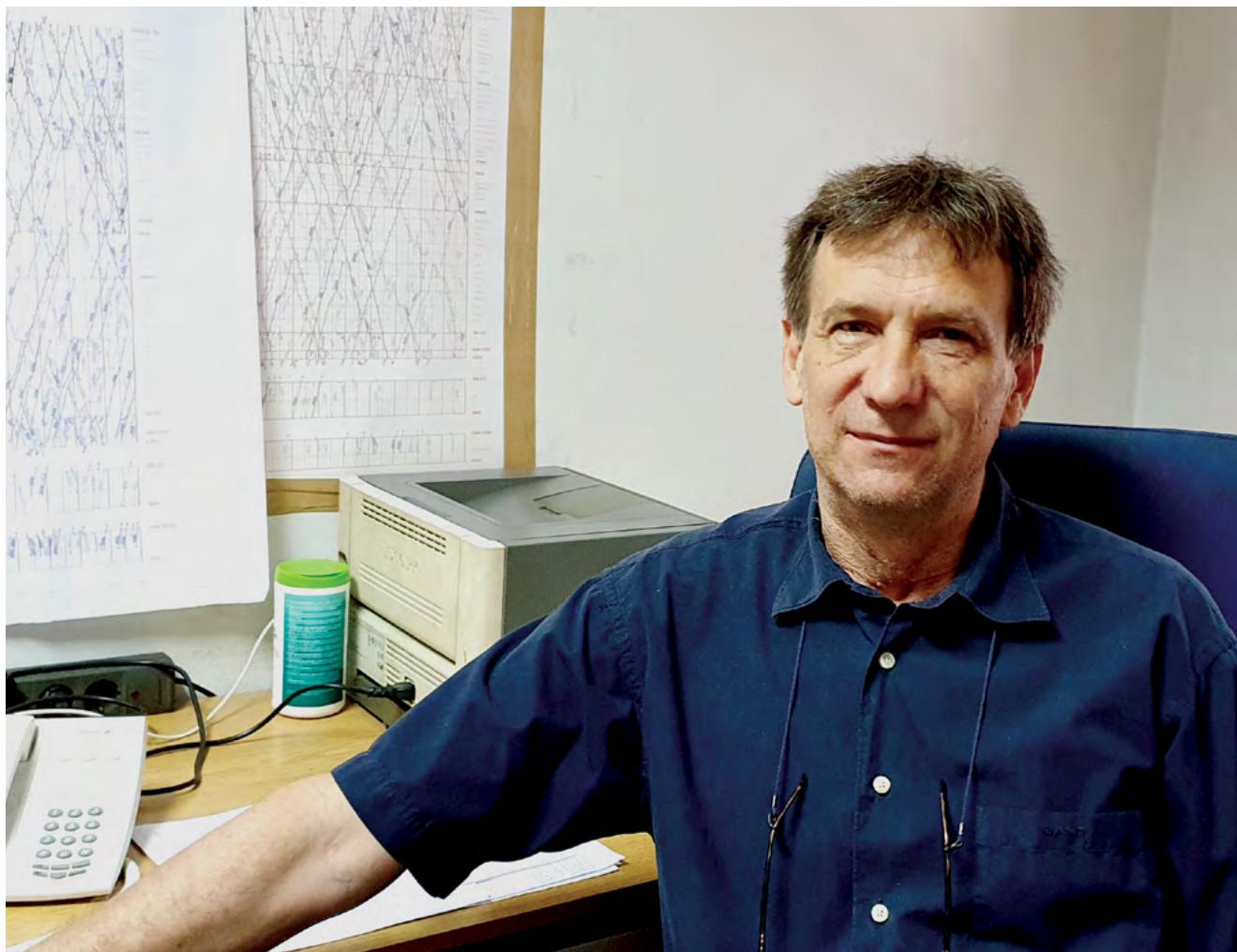
**FAHRUDIN ZORIĆ**

glavni tehnolog izvršenja prometa u Rijeci

# DA SE NIKAD VIŠE NE PONOVI

RAZGOVARAO: Josip Tirić  
FOTO: Josip Tirić

Fahrudin Zorić je rođen 31. listopada 1965. godine u Gunji, općina Županja. Osnovnu školu je završio u Gunji a srednju tehničku školu u Brčkom u BiH. Živi sa suprugom u službenom stanu u Brgudu dvadesetak kilometara od Rijeka. Ima dvije odrasle kćerke koje su udate i dvije unuke. Cijeli radni vijek je proveo na željeznicama i krajem godine treba dobiti jubilarnu nagradu za 40 godina radnog staža. Radio je kao manevrista, skretničar, prometnik vlakova, prometni dispečer i sada je od 1. travnja 2022. godine glavni tehnolog izvršenja prometa u Rijeci.



**Šta Vas je navelo da se odlučite zaposliti na željeznicama? Sjećate li se najvažnijeg poticaja za vaše opredjeljenje za dolazak na željeznicu?**

Rodio sam se i živio u blizini željezničke pruge tako da sam svakodnevno gledao vlakove koji su me fascinirali svojom veličinom i duljinom i jednostavno su me interesirali. U kući se čuo svaki vlak koji je prolazio i natjecali smo se tko će izbrojiti više vagona u vlaku.

1986. godine je bio raspisani natječaj za osposobljavanje manevrista za Rijeku i ja sam se prijavio. U Rijeci sam imao osiguran smještaj i tako je nakon tečaja u Moravicama koji je trajao tri mjeseca od 30. lipnja 1986. godine krenuo moj željeznički put na radnom mjestu manevriste u Rijeci. I sada živim u stanu na željezničkom stajalištu u Brgudu ali nikada mi vlakovi nisu smetali, jednostavno sam se naviknuo na njih.

**Kako je izgledao Vaš dosadašnji željezničarski put? U kojim kolodvorima ste radili i na kojim radnim mjestima.**

Moj prvi posao od 1986. godine je bio na radnom mjestu manevriste u Rijeci, ali sam po potrebi radio i kao skretničar u Rijeci i manevrista u Bakru. 1988. godine javio sam se na natječaj i prošao prijemni ispit te se upisao na Fakultet prometnih znanosti u Zagrebu. U međuvremenu sam se oženio i dobio prvo dijete pa

ŽELJEZNIČARI SU STVARALI LIJEPU NAŠU

sam prekinuo studiranje i vratio se ponovo raditi u Rijeci. Nakon toga sam 1992. godine dobio službeni stan u Brgudu pa sam premješten na radno mjesto skretničara u Jurdanima. 1996. godine sam nastavio dalje izvanredno studirati na fakultetu prometnih znanosti u Zagrebu i stekao sam zvanje inženjera željezničkog prometa. U Jurdanima sam radio od 1992. do 1999. godine kao skretničar a od 1999. do 2001. godine kao prometnik vlakova u kolodvorima Jurdani i Opatija Matulji. Nakon toga sam 2001. godine dobio raspored za prometnog dispečera u Rijeci gdje sam radio sve do 1. travnja 2022. kada sam putem internog natječaju dobio raspored za glavnog tehnologa izvršenja prometa u Prometnoj operativi Rijeka.

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

Kad sam došao na željeznicu bio sam mlad i ništa mi nije bio problem raditi. U Rijeci je bio veliki obim posla i bilo je puno radnika ali sve je išlo bez problema. Danas nema ni 10-20 % radnika od onog broja koji je radio 1986. godine. Sada je na kolodvoru dosta pusto, a tada su svi uredi su bili puni i po nekoliko radnika u njima. Nije se ni znalo gdje sve radnici rade i na kojim poslovima.

**Obzirom da ste radili kao skretničar, manevrist, prometnik vlakova i prometni dispečer, koliko ste bili zadovoljni na tim radnim mjestima.**

Kako su se mijenjali navedeni poslovi tako se mijenjala i odgovornost

a time i primanja. Razlika je kada vam netko naredi šta trebate uraditi u odnosu kada vi morate nekome narediti da nešto uradi. Obično se misli „lako je svima naređivati“ međutim nije lako ni onome koji naređuje jer postoji odgovornost za izdata naređenja. Kad sam počeo raditi kao prometnik vlakova onda su me znali pitati „reci nam kako je sada biti prometnik vlakova“ a moj odgovor je bio da su ranije meni naređivali odi Zoriću napravi to i to, a sada ja izdajem naređenja. Ranije ja nisam puno razmišljao o svemu, jer moje je bilo da napravim što mi se naredi i nisam postavljao pitanja zašto i zbog čega, a sada ja moram pratiti puno više i puno šire gledati jer kao skretničar ili manevrista imao sam rukovaoca manevre koji je rekao šta treba napraviti a kao prometnik vlakova sam imao skretničara kojem



sam ja trebao reći što treba uraditi. Kao prometni dispečer imao sam prometnike vlakova kojima se naređivalo što će i kako napraviti. Nekada izdata naređenja mogu biti kriva i pogrešna ili poslije shvatite da se nešto moglo i bolje napraviti ali u datom trenutku je bilo potrebno donijeti odluku. Ovu godinu u studenom ću navršiti 40 godina radnog staža na željeznicama. Nekad me iznenadi i ne mogu sam sebi vjerovati da je toliko vremena prošlo. Nekada ranije, kada su kolege znali reći da imaju 25 godina radnog staža, to je nama mlađima izgledalo jako puno i mislio sam kada ću ja imati toliko, a da ne govorim o 40 godina radnog staža. Tada nitko nije ni imao 40 godina radnog staža jer se u mirovinu išlo sa 55 godina života i 35 godina radnog staža. Ja sada ima 57 godina života i ne razmišljam o mirovini.

**Jeste li zadovoljni na sadašnjem radnom mjestu?**  
Zadovoljan sam, za sada se još uvijek upoznajem s novim radnim mjestom glavnog tehnologa izvršenja prometa i mislim da treba proći još malo vremena da to sve sjedne na svoje mjesto. Ljudi obično misle da netko može nešto učiniti kada dobije novo radno mjesto, a u principu da bi se nekakve promjene osjetile mora se nešto učiniti odozgor sa više razine. U principu to nisu radna mjesta s kojih se može napraviti nešto značajno da se vidi, to je samo nadopunjavanje karika u lancu koje nedostaju a ne da će se nešto promijeniti i da će sve izgledati nekako drugačije.  
**Kako ste zadovoljni s radnim uvjetima i imate li neki prijedlog kako radno mjesto učinili ugodnim za rad?**



Obzirom da sam radio preko 20 godina kao prometni dispečer, radno mjesto je bilo smješteno u upravnoj zgradi gdje su namještaj i oprema dosta stari i dotrajali, tehnika koja se koristi, posebno RDV uređaj je stara i vrijeme ju je pregazilo pa bi je bilo potrebno zamijeniti ali na uvođenju nove opreme se ne radi skoro ništa. Na sadašnjem radnom mjestu sam od 1. travnja ove godine, imam svoj ured i uvjeti za rad su uobičajeno dobri i imam sve što mi je potrebno. To je uredsko radno mjesto koje nema potrebe za nekakvim posebnim zahtjevima radnih uvjeta kao kod radnika izvršne službe.

#### Što mislite o budućnosti željeznice?

Bez strateških projekata to jest nizinske pruge neće biti bolje budućnosti za ovaj naš prometni pravac. Kako je napravljen Paški most i kako su se izgradile autoceste tako će se morat izgraditi i ravničarska pruga, jer rijetko tko želi putovati željeznicom 4,5 sata do Zagreba a autobusom može stići za 2 sata ili osobnim autom za 1,5 sati. Znači dok se ne smjestimo u takve okvire ne možemo ni očekivati neku bolju budućnost. Obzirom da se rade velika ulaganja i modernizacija riječke luke, kako Rijeke Brajdice tako i Zagrebačke obale i veliki projekti prilaznih cesta, na žalost željeznicu to ne prati u potpunosti. Prati u smislu izgradnje i rekonstrukcije kolosijeka u kolodvorima Rijeka i Rijeka Brajdica, ali sama pruga je ostala problem kao usko grlo jer ne može se očekivati da će se putnici voziti ovako sporim

**ŽELJEZNIČARI SU STVARALI LIJEPU NAŠU**

# ŽELJEZNIČARI SU STVARALI LIJEPU NAŠU

vlakovima a i teretni promet vlakova od 150 metara sa spajanjem u Lokvama su gorka istina za današnje vrijeme. Mi danas nemamo niti jednog brzog vlaka na relaciji Rijeka - Zagreb i obrnuto, imamo jedan putnički direktni vlak koji vozi na toj relaciji 4,5 sata. Putnički vlakovi se koriste samo za lokalni prijevoz između Ogulina i Karlovca ili Moravice - Oguli i za prijevoz željezničkih radnika na posao u kolodvore koji su nepristupačni i u koje ne postoji mogućnost dolaska na posao niti jednim drugim prijevozom. Dok god ne bude mogućnost iz Zagreba u Rijeku vlakom doći na kavu, i dok ne bude mogućnosti dnevnih putovanja vlakom na kupanje i povratak u neko normalno vrijeme u Zagreb, kada mogu redovitim gradskim prijevozom stići do svoga doma, do tada ne možemo razmišljati o povratku putnika na željeznicu. Postoji još jedan absurd da studenti s područja Primorsko-goranske županije, sukladno potpisanim ugovorom između Primorsko-goranske županije i Uprave HŽ Putničkog prijevoza, ostvaruju pravo na besplatan prijevoz vlakom u cijeloj Hrvatskoj od mjesta prebivališta do mjesta studiranja, a na relaciji Rijeka - Zagreb i obrnuto prometuje samo jedan direktni putnički vlak koji staje na svakom stajalištu i putovanje traje 4,5 sati, pa se vrlo rijetki odluče na to putovanje vlakom pored autobusa koji vozi nešto više od 2 sata za cijenu povratne karte od oko 120 kn. Pored svega na postojećoj pruzi uvijek se izvode radovi na nekoj dionici pa se vrlo često na pojedinim dijelovima pruge vrši zamjenski prijevoz autobusima što predstavlja velike probleme putnicima koji putuju s biciklom ili s kućnim ljubimcima koji nisu predviđeni za prijevoz autobusom.

## Volite li svoj posao?

Volim. Posao mi je ušao u krv i više ne razmišjam da li ga volim ili ne,

jednostavno to je to i ne razmišjam o drugome.

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

Kao prometni dispečer imao sam situaciju da je iz kolodvora Skrad odbjegao vagon prema kolodvoru Brod Moravice izvome je prometnik iz Brod Moravica s pitanjem šta na napravi. Rekao sam mu da okrene skretnice na krnji kolosijek (u šturi) i da ode vidjet da li tamo iza ima ljudi na njivi tako da je on otišao i pogledao nakon toga je vagon izbio prsobran i zabio se u njivu, tako da se nije dogodilo veća nesreća jer u tom vremenu na pruzi iz Moravica prema Brod Moravicama je bio vlak broj 500, i da se nije postupilo na opisani način posljedice bi sigurno bile daleko veće, jer bi se dogodio sudar s putničkim vlakom na otvorenoj pruzi.

## Što mislite o važećem kolektivnom ugovoru i što vidite kao najveći problem kojeg bi trebalo riješiti kroz novi kolektivni ugovor.

Mislim da bi pored povećanja cijene sata rada i pravednijeg definiranja prava na naknadu troškova prijevoza na posao trebalo riješiti i problem neujednačenosti prava kao na primjer pravo na plaćanje vremena primopredaje službe. Izvršni radnici (prometnici vlakova, skretničari i neki drugi) imaju pravo na plaćenu primopredaju službe u kolodvoru a prometni dispečer koji ima pod nadzorom oko 20 kolodvora i predaje službu kolegi nema pravo na plaćeno vrijeme primopredaje službe jer nije izvršni radnik, iako je primopredaja službe propisana i stvarno se odrađuje. Sam status izvršnog radnika ne daje neko posebno pravo radniku osim obaveze ispunjavanja posebnih zdravstvenih uvjeta i obveznog poučavanja i provjere znanja ali sa svim promjenama propisa se

moramo upoznat i bilo bi korisno da se uvede i redovito poučavanje za prometne dispečere jer isti moraju primjenjivat važeće propise svakodnevno u komunikaciji s prometnicima vlakova i rješavati probleme koji se javljaju. Plaća radnika bi trebala biti u skladu s nazivom i ulogom radnog mjesto i trebalo bi je prilagoditi obimu složenosti i odgovornosti na način da radno mjesto bude zanimljivo svima a ne samo nekim. Jedini način da bi radnici bili zainteresirani za dolazak na neko radno mjesto je da to radno mjesto bude bolje plaćeno a onda poslije toga su drugi razlozi: blizina stanovanja ili potrebna zdravstvena sposobnost itd. Obzirom da su u smjeni dva prometna dispečera, mislim da bi jedan od njih trebao biti glavni i odlučivati o nekim određenim stvarima kao što je nekada ranije postojao dispečer koordinator koji je imao i veću satnicu pa berem za malo ali bi bilo poticajno na način da bi postojala mogućnost skaliranja radnih mjeseta i napredovanja po važnosti ali i po plaći.

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

U Domovinski rat uključio sam se u lipnju 1991. godine kao pričuvni policajac u sastav MUP-a Rijeka, da bi 1993. godine u jedinici specijalne policije MUP-a Rijeka „Ajkule“ bili upućeni u akciju Maslenica i tako sam nastavio biti aktivna u Ajkulama cijelo vrijeme do kraja rata 1995. godine.

## Što je razlog Vašeg uključenja u obranu lijepa naše, što Vas je potaklo?

A što me potaklo, balvan revolucija i neshvatljiva nepravda prema nedužnim ljudima.

## Kako su izgledali Vaši prvi ratni dani?

Bio sam mlađ i ništa nije bilo teško. Išlo se sa velikim srcem a tijelo je imalo snage za sve to izdržati. Kad

sam krenuo u rat bio sam oženjen i imao sam jednu kćerku od 3 godine a druga se rodila 1993. godine. Bilo je naporno u ratno vrijeme biti okolo na položajima odsutan od doma i obitelji i imati dvoje male djece a sad se ljudi muče sa jednim djetetom u miru i sa svim pomagalima koja su im na raspolaganju.

### **Što Vam se najdublje urezalo u Vaša ratna sjećanja?**

Obzirom da sam prošao ratišta od Slavonije, Like, Karlovca i Dubrovnika, što bi se reklo prošao sam Lijepu našu uzduž i poprijeko, dugo je trajalo i svega je bilo, najbolje je koliko se može sve zaboravit i da se ne ponovi.

### **Pored svih loših trenutaka imali možda neka anegdota koja je bila smiješna i šaljiva? Koja ste sve ratišta prošli?**

Meni je bilo zanimljivo jednom kada sam bio u Dubrovniku za vrijeme jednog primirja kada se smjelo imati samo lako oružje a teško smo morali skrivati oko i dolazile su nam kontrole od strane plavih kaciga UNPROFOR-a, jednom prilikom je došao jedan kod mene, on je bio Pakistanac, i malo smo pričali, i pita on mene na engleskom jeziku koliko smo se mogli sporazumjet „od kuda sam ja“ a ja mu kažem „da sam iz Rijeke“. Onda on mene pita „pa šta radim tu na jugu tako daleko“ a ja sam mu na tečnom engleskom rekao da „i ovdje je moja domovina bez obzira koliko je daleko“. On me samo onako čudno pogledao i nije imao nikakav komentar. Što bi se reklo Rijeka se branila i u Dubrovniku a ne samo na Grobniku.

### **Rat je strahota. Što je Vas najviše potreslo?**

Bilo je prilike imati i zarobljene vojnike i kada se vidi strah u očima tih ljudi to ostane urezano u sjećanju a ujedno sam i ponosan da od nas 300 ljudi iz tri jedinice nitko ih nije ni pipnuo, svi su se odnosili ljudski i dostojanstveno prema njima.

### **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?**

Postoji udruga specijalne policije Ajkule pa se sastanemo i družimo kada je



obilježavanje nekih važnih događaja. Sa nekim suborcima se vidim češće a neke ne vidim godinama, većina se razišla oko ne samo po Rijeci nego i šire pa se i ne viđamo, ali kada ideš gradom i netko te zovne Fahro, jesli to ti, okreneš se i prvo pokušavaš prepoznati čovjeka i shvatiš da je to čovjek s kojim si jeo i pio, spavao u zemunici i onda si sav sretan i srce ti ogromno da si ga video i da je još uvijek živ.

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

Je li to tako ili nije, ljudi bi se nekad mogli i iznenadili. Možda u tom trenutku ne, ali kad se krene u priču s njima ipak ima nešto što oni znaju i osjećaju, barem ja imam iskustva sa svojim unukama, koje su ponosne na mene što sam ja učesnik Domovinskog rata. One znaju i ne libe se reći gdje im je djeda bio, a i mi im znamo nekada i pričati o tome. Sve ovisi kakav je kućni odgoj i koliko se u obitelji drži do tih vrijednosti.

**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?**

Mislim da se država trudi i pokušava donijeti određene zakone i daje finansijsku pomoć u korist branitelja a uvijek je pitanje kud se taj novac usmjerava i na što se troši. Uvijek ima nepravde i pojedinaca koji to zloupotrijebe ili dobiju više od onoga što su zaslužili i što im je potrebno i onda to baca lošu sliku i ljagu na sve ono što je dobro. Ne mogu reći da država ne vodi brigu, ona osigurava prava i sredstva koja su potrebna a tu je još pitanje i koliko smo mi sami pošteni u traženju i korištenju određenih prava kao i u gledanju a ne činjenju. Dosta puta sam dobio pitanje od mojih suboraca „pa šta ti nisi već u mirovini?“ Pa kako ti nisi u mirovini jer ima njih koji su daleko manje od mene bili sudionici u ratu. Ja im kažem da nemam

potrebe za to, ja radim i stvaram za sebe i društvo, radi mi i supruga, djeca su mi završila školu. Kad je trebalo ja sam dao svoj doprinos u obrani države i ne očekujem i ne treba mi za to nikakva posebna pogodnost. S druge strane postoje ljudi koji nisu iskoristili nikakvu pogodnost koja im se nudi jer nisu sposobni ostvariti niti minimalnu pomoći i pogodnost koja im je na raspolaganju jer su psihički bolesni. Tu podržavam stvaranje i postojanje udruga branitelja koje pokušavaju pomoći takvim ljudima i upućuju ih u postupke za ostvarivanje prava koja su im potrebna.

**Je li Vam bilo teško uključiti se i živjeti običan život po povratku iz HV-a?**

Nakon povratka iz rata bio sam zaokupljen s dosta obaveza od male djece i nastavka studiranja tako da mi nije bio nikakav problem vratiti se u normalan život. Rekao bih kao da se skretnica prebacila i krenuo sam drugim kolosjekom, promet je bio gust i nije bilo vremena za razmišljanje i gledanje natrag.

**Nove generacije sve manje znaju o Domovinskom ratu i o braniteljima. Što biste im poručili? Želio bih da znaju da za sve što danas uživaju zaslužni su ljudi koji su dali svoje živote i zdravje i da je to preskupo plaćeno i da nije došlo samo po sebi.**

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

Da su neka druga vremena možda bih se okušao u vlastitom privatnom poslu. To nekako tinja u meni ali za mene to je već kasno, jer već skoro imam uvjet za mirovinu. Kćeri su mi krenule privatnim vodam pa su me barem one poslušale. Nije im lako ali svoje su gazde i rade koliko one hoće na način da koliko rade toliko i zarade za razliku od naše firmu gdje se možeš truditi koliko hoćeš ali to se ne vidi, niti se cijeni, niti posebno

nagrađuje.

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

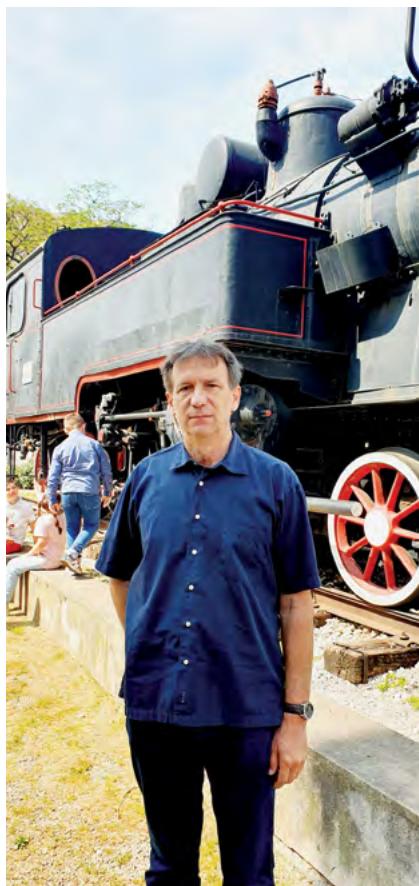
Ne, život je takav kakav je i u njemu treba uživat.

**Imate li nekakav hobi ili se bavite nečime što Vas usrećuje?**

U slobodno vrijeme bavim se numizmatikom - prikupljanjem strane kovanice, i posjedujem zbirku s oko 300 kovanica iz cijelog svijeta. Pored toga dobrovoljni sam darivatelj krvi. Prije četiri godine sam dobio zahvalnicu za 50 darivanja, a do sada sam 63 puta darivao krv.

**Poruka za kraj ovog razgovora?**

Vidim da ljudi gube vjeru u i uljude i u prijatelje. Mislim da ne treba gubiti vjeru u ljude, mislim da ima dobrih ljudi i dobrih prijatelja, samo treba vjerovat u njih i potruditi se da to prijateljstvo opstane. Pravi prijatelji su tu i kad ih ne vidiš i ne čuješ.





**TANJA PAVIĆ**

**tehnolog u kolodvoru Kutina**

# OSMIJEH PRIJE SVEGA

RAZGOVARAO: Branko Marijanović  
FOTO: Branko Marijanović

**Na željeznicu dolazi spletom okolnosti. Brat joj je tada radio na željeznički pa joj je predložio da se upiše za prometnika vlakova. Iako je nekada željeznička bila na odličnom glasu, Tanja se dvoumila jer nije baš znala što prometnik radi. Tu uskače tata koji je sve „pogurao“ i evo je kod nas.**

**Nakon završene srednje škole za prometnika vlakova, stažira u kolodvoru Lipik. Bilo je to poslijeratno vrijeme. Svejedno, i jučer i danas Lipik nosi epitet turističkog grada? Ime grada je sinonim za toplice, tamo se odlazi u lječilište. Lipički je kraj također poznat po uzgoju konja lipicanaca, po mineralnoj vodi "Studenac", "Studena", "Deit".**

**Nasuprot tome Tanja dolazi u grad koji je prilično razrušen i pust, radi u kontejneru. Ugodaj nije baš bio za poželjeti za jednu osamnaestogodišnjakinju ali imala je sreće jer su ljudi koji su tada radili u kolodvoru Lipik (šef kolodvora, prometnici, skretničari, skladištar...) imali puunooo razumijevanja pa nije bilo nikakvih problema. Uspješno je položila stručni ispit i krenula u osvajanje željeznice...**

**Kroz svoj radni staž promjenila je ili obavljala je poslove više radnih mjeseta: prometnik vlakova, istražitelj, instruktor kontrolor. Trenutno radi na radnom mjestu tehnologa u kolodvoru Kutina.**



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

Početci su bili ponekad teški, jer nisam poznavala ljude, svi su bili u lavnom stariji. Kod kuće sam naučena da se stariji moraju poštivati, ali kroz godine sam naučila da sve ima svoje granice. Tako da i oni dobri i oni loši su pomogli da se u poslu izgradim. Ne bih nikoga imenovala jer je ovih dobrih puno više pa da neke ne zaboravim.

**Što najviše pamtite iz te početne faze vašeg rada na željeznički?**

Nakon završene srednje škole za prometnika vlakova, dobila sam stažiranje za prometnika vlakova u kolodvoru Lipik. Bilo je to poslijeratno vrijeme. Lipik je tada bio dosta razrušen i pust, radilo se u kontejneru. Tadašnji ugodaj nije baš bio za poželjeti za jednu osamnaestogodišnjakinju ali imala sam sreće što ljudi koji su tada radili u kolodvoru Lipik (šef kolodvora, prometnici, skretničari, skladištar..) imali su ra-

zumijevanje prema svemu pa nisam imala nikakvih problema.

**Kako se nosite s promjenama na željeznički?**

Nisu sve promjene uvijek loše, narančno da nitko nije zadovoljan s onim lošim. Pokušavam se prilagoditi pogotovo na one na koje osobno ne mogu utjecati a i imam još dosta do mirovine, pa bi bilo predugo da se stalno nerviram.

**Čini li vas sadašnji posao sretnim?**

U svakom poslu ima loših i dobrih dana. Trenutno radim na radnom mjestu tehnologa u kolodvoru Kutina. Kolodvor Kutina ima još tri podređena kolodvora dobra komunikacija između ljudi jako je bitna. Bez skromnosti moram reći da suradnja sa ljudima koji rade u Kutini i ostalim kolodvorima je odlična pa smo onda i mi svi zadovoljniji.

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

Trudim se svoj posao odradivati najbolje, pa svakako kada dobijem pohvale za ono što radim da sam ponosna.

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

Svi radnici koji rade u kolodvoru moraju se pridržavati svih važećih propisa. Ako svi odradjuju svoj posao samim time i sudjeluju da rad u tom kolodvoru bude što efikasniji i što ugodniji.

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

U kolodvoru Kutina rade još i HŽ-Putnički prijevoz i HŽ-Cargo. To su ljudi s kojima godinama radimo zajedno, neki putuju zajedno, gablecuju pozajmimo se i privatno. Suradnja s njima je jako dobra i uvijek i oni i mi pokušavamo odraditi posao bez konflikta i na dobrobit svih, iako radimo u različitim poduzećima.

#### **Možete li opisati situaciju kad je netko od nadređeni kritizirao vaš rad? Kako je to učinio?**

Kroz radni vijek svi susrećemo i dobre i loše ljudi. Način na koji pojedini ljudi iskorištavaju svoj nadređeni položaj nije uvijek za pohvalu. Bilo je situacija i ljudi koje će pamtitи, ali ne po dobrome... Sva sreća da je takvih malo pa nastavljam dalje u dobrom duhu. Kako se ono kaže... sto ljudi sto čudi!

#### **Jeste li zadovoljna sadašnjim rad-**

#### **nim uvjetima?**

Što se tiče radnih uvjeta ne mogu se požaliti, osim čekanja na povišenje plaće što bi bio odličan poticaj!

#### **Dolazite li na posao relaksirani, bez grča u želucu?**

Radna okolina u kojoj radim je super pa samim time bez obzira na poneke poteškoće u poslu koje se povremeno pojave dolazim na posao bez grča u želudcu.

#### **Kakvo je vaše mišljenje o plaći u HŽI i kakva su očekivanja po pitajući plaće?**

Što se tiče povišenja plaće u ovo ludo vrijeme kada su cijene svega astronomsko skočile, a naše plaće ostale iste mogu slobodno reći u ime svih naših radnika da bi povišenje plaće svakako utjecalo na poticaj za rad kod ljudi. Svi očekujemo što prije rast plaća, jer u protivnom će ljudi biti prisiljeni otići za boljim.

#### **Kako na vas djeluju svakodnevne priče o višku, o otkazima?**

Što se tiče viška i otkaza mislim da trenutno nema govora o tome jer ljudi na terenu fali i nekada je nemoguća misija odraditi posao s ovim brojem ljudi.

#### **Razmišljate li nekom stručnom usavršavanju?**

Ako bude postojala prilika uvijek sam za.

#### **Kakvi su vaši planovi za razvoj**

#### **karijere?**

Kroz svoj radni staž promijenila sam dosta radnih mjesta (prometnik vla-kova, istražitelj, instruktor kontrolor i sada tehnolog). Svi težimo boljem, što će vrijeme donijeti da li nešto bolje razmišljati će kada za to dođe vrijeme.

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

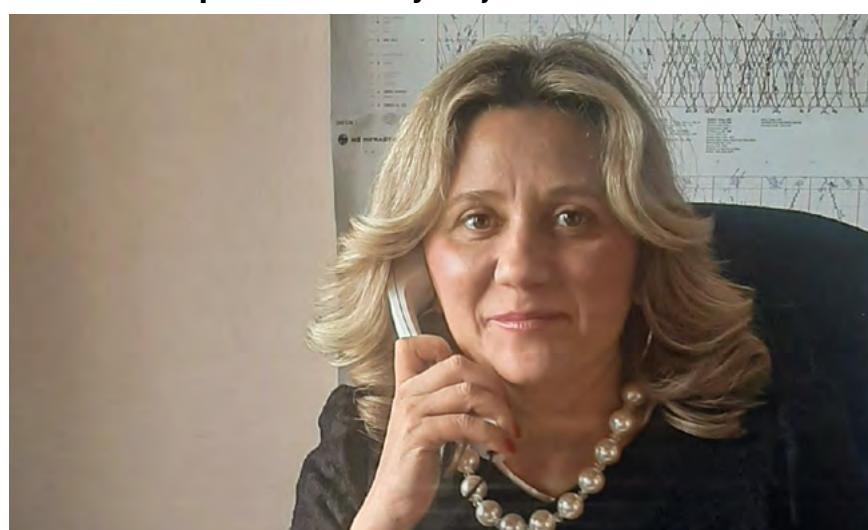
Nemam hobi. Kao i svaka žena obaveze oko djece i kuće odnose mi dosta vremena pa nemam baš slobodnog vremena za nešto drugo. Kada uspijem slobodno vrijeme uglavnom iskoristim za nešto što će mi napuniti energiju. Volim muziku, koncerte, druženja pa je to onda uglavnom obiteljski izleti, druženje sa meni dragim ljudima.

#### **Žalite li za nekim neispunjениm snovima na nekom drugom polju?**

Ne žalim. Naravno da u životu čovjek želi uvijek više, da nekada splet okolnosti odluči u kojem smjeru krene život. Smatram da imam još vremena da neke stvari napravim... vidjet ćemo...

#### **Poruka za kraj ovog razgovora?**

Rad na željeznici nije uvijek bajan, dolaze neki novi ljudi, potrebna je prilagodba svih nas. Nadam se da će u budućnosti svakako doći i do ulaganja u željeznički sektor u svakom pogledu, prvenstveno zbog svih nas koji tu radimo.



# ŽELJEZNIČKA ČITAONICA

Piše: Nebojša Gojković  
Foto: Internet



U našoj „ZELJEZNICKOJ ČITAONICI“ nakon knjige „Željeznička sjećanja“ autora Jose Ivanovića, ponovo imamo priliku predstaviti Vam djelo još jednog našeg kolege željezničara. Riječ je o knjizi „150 godina željeznice u Osijeku i OBŽ“ autora Zvonka Čurka. Željeznički put ovog bez sumnje najpoznatijeg osječkog željezničara i zaljubljenika u sve što ima veze sa željeznicom, započeo je „varljivog ljeta“ 1968. godine u kolodvoru Osijek. Radio je isprva kao prometnik vlakova, da bi nakon završenog studija za prometnog inženjera obavljao i poslove prometnog kontrolora i školskog instruktora za transportnu službu. Radni vijek završio je kao inspektor blagajničkog poslovanja, odnosno revizor blagajni u Službi kontrole prihoda HŽPP. Nakon odlaska u mirovinu nije otisao daleko od željeznic; posvetio se pisanju knjiga uglavnom sa željezničkom tematikom, nastavio je svoj hobi kojim se bavio gotovo čitav život, odnosno skupljanjem predmeta, dokumenata, fotografija i svega ostalog što ima veze sa željeznicom, aktivan je kao predsjednik „Kluba željezničkih umirovljenika Osijek“ s kojim redovno organizira izložbe temeljene na željeznicama i željezničarima, kao i brojna druženja, izlete i putovanja čija su konačna odredišta uglavnom opet usko vezana za

njegovu životnu inspiraciju. Nesumnjivo je najveći slavonski promotor željeznice, posebno onog njenog ljepšeg dijela koji već pomalo pada u zaborav, tako da na nekoj od slijedećih dodjela javnih priznanja Grada Osijeka, realno je očekivati da se njegovo ime nade uz onu koja se dobiva za životno djelo. Ako ni zbog čega drugog, a ono zbog ove knjige koju Vam uz njegovu pomoć ovaj put predstavljamo...

**Poštovani gosp. Ćurak, prije svega hvala Vam što ste odvojili malo vremena za nas i pristali da našim čitateljima predstavite svoju knjigu „150 godina željeznice u Osijeku i Osječko-baranjskoj županiji“. Recite nam za početak što Vas je to inspiriralo da napišete knjigu kojom ste obuhvatili cjelokupnu povijest željeznice u Vašoj županiji?**

Kao željezničar treće generacije u obitelji uočio sam da mnogi predmeti, dokumenti, svjedočenja, fotografije i događaji na temu željeznic vremenom blijede i prepušteni su zaboravu. Odlaskom u mirovinu slobodno vrijeme sam koristio da sve što sam decenijama sakuplja pokažem kroz izložbe i zapise, da to ostane za budućnost i to starijima na obnovu sjećanja, a mladima za spoznaju prošlost željeznic. Tako sam proteklih godina održao nekoliko muzejskih i slikovnih izložbi i napisao 7 knjiga na temu željeznic. Zadnja knjiga „150 godina željeznice u Osijeku i OBŽ“ je knjiga u kojoj je obrađen višegodišnji prikupljeni materijal o željezničkoj uopće i dolasku prvog vlaka u Osijek 1870. godine.

**Možete li nam ukratko reći što se to zanimljivo u knjizi može naći?**

U knjizi je niz zanimljivosti od vremena nastanka željeznic i njenog razvoja, te društveno-političkim prilikama koje su utjecale na razvoj željeznic na našim prostorima. Tekstovi prate mjesta i gradnju pruge kroz tadašnju državu kojom je u Osijek prispio prvi vlak. U knjizi je veliki broj dokumenata i

fotografija o željeznicama od 1870. godine do današnjih dana. Posebno sam obradio značaj, razvoj i ulogu parnih lokomotiva kao simbola željeznic. Knjiga je tiskana na finom papiru s tvrdim koricama i velikim brojem fotografija vezanih za područje trase pruge.

**Knjiga ima 176 stranica i preko 30 poglavlja. Koliko dugo je trajala njena priprema i koje izvore ste najčešće koristili?**

Budući sam kroz desetke godina prikupio značajan broj fotografija, dokumenata, fotografija, svjedočenja i predmeta, želio sam to zabilježiti u vidu pisanih teksta kao knjigu. Od prikupljenog materijala trebalo mi je oko godinu dana da to sredim i ubličim u štivo, a tisak knjige se poklopio sa veoma značajnom 150-ogodišnjicom dolaska prvog vlaka u Osijek. Prikupljanje materijala za knjigu zahtijevalo je proučavanje postojeće literature, raznih zapisa i dokumenata u arhivama, prikupljanje fotografija, svjedočenja i željezničkih evidencijskih materijala sam prikupio od prijatelja sa MAV željeznicu koji su mi pribavili neke dokumente značajne za naše prostore.

**Knjiga je bogato ilustrirana i dosta objavljenih fotografija po prvi put je dostupno široj javnosti. Na koji način ste došli do njih?**

Niz fotografija je poznat samo onima koji se bave izučavanjem željeznic, a koje sam želio objelodaniti za naše čitatelje. Dobar dio fotografija sam dobio od prijatelja, neke kupovao na sajmovima antikviteta, a dobar dio sam i sam snimio na licu mjesta. Sve u svemu, sadržaj knjige je namijenjen čitateljima koji žele na popularan i lako prihvatljiv način upoznati prošlost željeznic u našoj županiji.

**Kad smo već spomenuli fotografije, ovdje treba posebno izdvojiti dvije od kojih svaka na svoj način govori o željezničkoj prošlosti, a možda**

**još i više o njenoj sadašnjosti. Na prvoj fotografiji iz 1961. godine ovjekovjećeno je osoblje kolodvora Osijek u jednoj od noćnih smjena i ste „fotke“ na najbolji se način može iščitati koliko su nas u međuvremenu „srezali“. Toliko radnika danas ukupno nema u kolodvoru Osijek...**

Opće poznato je da fotografija govori više od tisuću riječi. Krajem šezdesetih godina sam radio kao prometnik vlakova u Osijeku kada je u noćnoj smjeni radilo više od pedeset radnika na raznim poslovima. Radilo je 3 prometnika, 5 manevarskih sastava, desetak skretničara, putničkih blagajnika, prtljažara, te radnika na danas nepostojećim zanimanjima kao: brklijačar, garderober, čuvar, lampista, pozivaravizer, informacioni radnik, telefonista, tranziter, skladištar, serviser akumulatora u putničkim vagonima, čistač perona... Mogu reći da sam sve radnike sa fotografije „noćne smjene“ osobno poznavao. Tada su željezničari bili ponosni na svoj poziv i cijenili red, rad i disciplinu. Posebno su njegovali prijateljsko-obiteljska druženja i uzajamno se pomagali.

**Druga fotografija, točnije reklama iz istog vremena, a kojom se jedna modna tvrtka obraća svojim potencijalnim kupcima, najbolje govori o statusu koji su željezničari tada imali, odnosno koji danas nemaju. Reklama počinje s riječima: „Gospodo željezničari...“. Teško se sjetiti kada nas je netko posljednji put nazvao gospodom... Što se tiče „reklame za šivanje odijela“ mogu samo reći da su nekad željezničari bili visoko cijenjeni i društveno priznati. Kao dijete željezničara i radnik željeznice imao sam privilegiju u djetinjstvu i kasnije radu koristiti mnoge privilegije željezničkog poziva.**

**U knjizi se mogu naći i brojna svjedočanstva aktivnih sudionika željezničke povijesti i njihovih potomaka. Koliko je za neke buduće generacije značajno što su ta svjedočanstva trajno dokumentirana jer kako vrijeme prolazi, i tih svjedoka je sve manje?**

Činjenica da sve što nije zapisano biva prepusteno zaboravu, a knjiga je još uvijek vjeran i trajno-vremenski dokument

koji služi generacijama da spoznaju prošlost. Kao čovjek čiji je cijeli životni vijek obilježen željeznicom mogu reći da je današnjom organizacijom željeznicu razbijen zajednički cilj i uloga, a to je prijevoz putnika i roba. Naša željezница je mala, a ustroj je umjetno podijeljen na nelogične cjeline koje sve više gomilaju radnike u upravi, a sve manje u izvršne djelatnosti. Vremenom je narušen i ugled rukovodioca budući se umnožavanjem mjesta odlučivanja devalviraju autoriteti. Rukovodioči bježe od odgovornosti čime je narušena disciplina. Svaka iole važna odluka prolazi preko više suprotstavljenih interesa. Rukovodiocima od struke treba dati ovlasti i očekivati odgovornost, a povećati broj radnika na terenu.

**Što biste Vi osobno izdvojili kao posebnu vrijednost ove knjige?**

Po meni u knjizi je trajno pohranjena veća količina podataka za buduće generacije. Knjiga nije ovisna o suvremenoj tehnologiji raznih medija koji nekontrolirano često gube ili brišu podatke. Knjiga obiluje veoma zanimljivim podacima, zanimljivostima, svjedočenjima o povijesti željeznice od nastanka do današnjih dana, zatim većim brojem povijesnih fotografija i dokumenata o željezničari u OBŽ koji bi trebao znati svaki željezničar i ljubitelj željeznice.

**Pišući o povijesti željeznice, Vi na neki način pišete i o povijesti svoje obitelji. Tko je to sve od Čuraka radio ili još uvijek radi na željeznicu?**

Ja sam bio željezničar treće generacije koji su radili na nekoliko pruga nekadašnje i sadašnje države. Nas četiri brata smo bili željezničari, a danas jedan brat i troje naše djece rade na željeznicu.

**Jeste li pri izdavanju knjige imali kakvu pomoć bilo od strane željeznice i organizacija vezanih uz nju, bilo od lokalne samouprave ili drugih državnih institucija?**

Na žalost od uprave HŽ-a do sada nisam dobio ništa, a od Uprave grada i Županije sam aplicirao na natječaje i dobio simbolične iznose nedovoljne ni za tisak knjiga. U budućnosti od HŽ-a očekujem pomoći u mom 10-ogodišnjem

nastojanju formiranja željezničkog muzeja i postavljanja spomen parne lokomotive u području kolodvora Osijek. Sada se obavlja obnova i rekonstrukcija kolodvora Osijek i željezničkog muzeja. Za ovaj muzej bih poklonio preko 300 starih predmeta kao početni fundus. Također ima dosta željezničara zainteresiranih da neke svoje predmete poklone ovom muzeju. Pored rečenog, pokrenuo sam inicijativu da se pored kolodvorske zgrade postavi i spomen parna lokomotiva serije 51-014 koja već 17 godina obnovljena čeka da ugleda svjetlo dana. Za ovo je pokazao interes grad Osijek koji očekuje dalju inicijativu Uprave HŽ-a.

**Knjiga je izdana u godini u kojoj je zbog sveprisutne pandemije velika većina društvenih događanja izostala. Kako ste ju u takvoj situaciji uopće promovirali?**

Promociju knjige u vrijeme pandemije su mi pomogli „Glas Slavonije“ i „Slavonska televizija“ prigodnim tekstovima i TV emisijama.

**Kakve su reakcije čitatelja, posebno željezničara, budući da su oni najčešći konzumenti takve literature?**

Knjiga je dobro primljena kod aktivnih i umirovljenih željezničara. Dio knjige sam poklanjam suradnicima, dio sam donirao gradskim knjižnicama. Posebno me oduševio veliki interes ljubitelja željeznice, tako da je dio knjiga otisao i izvan granica Hrvatske

**Na samom kraju recite nam gdje se knjiga može naći ili informirati o njoj?**

Knjige se prodaju u knjižari „Nova“ u Osijeku po cijeni od 135,00 kuna i u Klubu željezničkih umirovljenika Osijek po cijeni od 100,00 kuna. Sve informacije o knjizi mogu se dobiti na mob; 0989832022. Hvala Vam na interesu za aktivnosti nas umirovljenih željezničara koji još uvijek nastojimo promovirati željeznicu.

## **DOGовор КУћУ GRADI ILITI KOLEKTIVNO UGOVARANJE**

*u skretanje by nenad katanich*

FOTO: Nebojša Gojković



**NAPOKON  
JE DOŠAO I  
TAJ DAN. U  
PROMETNI  
URED  
DOPREMLJEN  
JE NOVI  
RADNI STOL.**

Napokon je došao i taj dan. U prometni ured dopremljen je novi radni stol. Svi su ga priželjkivali dugo vremena. U zadnje vrijeme, skoro svaki dan, morogali bi šefu da je potreban novi radni stol. Da na ovom ladicu otpadaju i teško se izvlače i ne mogu se više očistiti. A i radna površina stola je pohabana i puna fleka od kave, masnoća od hrane, lijepila od raznih šalabahtera s brojevima telefona, popisom laganih vožnji i sličnim podatcima. Itek ili bilo tko drugi odozgo kada bi svratio do prometnog dobio bi litaniju o starom stolu. Sada je napokon tu. I odmah čim su dostavljači istovarili isti pred prometni, nastali su prvi problemi.

Tko će unijeti stol u prometni? Tko će iznijeti stari stol van? A počeli su komentari dizajna. Kao novi dizajn stola nije niti ravan starom. Svaki put sve gore. Ovaj već u startu se klima. Boja totalno „out“. Osim toga jedva da će proći kroz otvoreni prozor i to „na kant“. Jedino kolodvorska mačka Žućka nije imala primjedbi na stol. Odmah je skočila gore i ispružila se koliko je duga i široka i počela presti kada ju je Nikola počeo maziti. Ona je već znala da su Nikola, Irena, unučica i Drug Buzdovan „mušterije“ za maženje. A novi stol je idealan za vrijemanje i maženje. Drugi su, za razliku od Žućke,

kao što smo već utvrdili bili skeptični. Prva prepreka činila se nerješiva. Kako u isto vrijeme iznijeti stari i unijeti novi stol. Prebaciti knjige i računalo s opremom i pri tome normalno raditi. Šef je dao to u zadaću pomoćniku Donatu. Svi su se počeli izvlačiti na križobolju. To i nije bilo netočno, ali koliko u tom trenutku je bilo akutno, to samo oni znaju. Mogao je doći skretničar Bartol ali on sam nije dovoljan. Barem još dvojica. Drugi su samo obilazili novi stol na kojem je Žućka zadovoljno drijemala. Komentirali su da li se klima zato što podloga nije ravna ili su mu noge krive. Da li će se uspjeti rasporediti sva oprema po radnoj površini stola. Da li će se moći zavući fotelja. Glavna sporna točka novog stola bile su njegove ladice. Nije imao isti broj ladicu kao stari stol. Kako ih rasporediti? Koliko osoba može na jednu ladicu? Kako god okreneš, ne može se naći pravedno rješenje da na svaku ladicu ide jednak broj osoba tj. prometnika. Irena je stavila veto, tj. da ona pošto je jedina kolegica među kolegama, ima pravo na zasebnu ladicu u stolu. Jedan od aktera rasprave je rekao da to ne može tako i lupio šakom o stol tako da se Žućka isti tren probudila i skočila sa stola. Donat je pokušao prekinuti raspravu i iskoristiti broj prisutnih da ih organizira da

iznesu stari i unesu novi stol. Prisutni su to odlučno odbili uz sarkastičnu napomenu da ima dovoljno „onih gore“ pa neka i oni nešto rade. Ne pada im napamet ugroziti svoju zdravstvenu grupu zbog jednog starog stola. Donatova inzistiranja da se to mora napraviti, sada kada su napokon prometnici dobili ovi stol. Nije se niti usudio spomenuti da će se stari prebaciti na blok kod skretničara Bartola čiji se radni stol raspao i jedva se drži zakovan letvama i čavlima. No to je samo izazvalo veći otpor. Došao je i šef da vidi da li je novi stol unesen u prometni ured. Zaključio je da ništa od toga i rekao Donatu da pokuša sutra kada radi takozvana B&B smjena.

Donat nije preostalo ništa nego da ode preko puta do trgovine po stare ambalaže: kartona, najlona, papira da zapakira vani novi stol da ne propada. Nakon što ga je dobro upakirao Žućka se opet vratila da nastavi sa vrijemanjem na toplom proljetnom suncu. Donat je otisao do ureda i uzeo aku-bušilicu koju je ponio od kuće da sa komadom letvice učvrsti Ireninu ladicu na starom stolu u prometnom uredu koja se bila raspala od pohabanosti. Glasno uzdahnuo i sam sebi rekao: „Sutra će biti gore!“ {nastaviti će se}

# SPVH SKANDINAVKA

AUTOR: ŽELJKO JANDRAGIĆ	SKUPA S ***: NADZIRE RAD ŽELJ. IZVRŠNIH RADNIKA	ŽELJA ZA JELOM, TEK	ATENSKI UMJETNIK I GRADITELJ, IKAROV OTAC	NAJZDRA- VUJA BILJKA NA SVIJETU	VATRENI/ HOROSKOP- SKI ZNAK	MITSKI JUNAK, EPONIM ITALIJE	PRIJAVŠTINA	UŠEĆERENE NARANCE (ITAL.)	
OBORINA, ATMOSFE- RIJLJA									
KIRURG									
RAKUA S MEDOM									
FRANCUSKA KRATIC NATO SAVEZA				RJEĆNA RIBA, LINJAK DRŽAVA U SJEVERNOJ AMERICI					
SAG ORI- JENTALNOG STILA						SKANDIJ			
NIKOLA TESLA			HRANITI SE RAZMAH FIZIČKE SNAGE (MN.)			ŽIVOPIS- NOST			
SASTAVNI VEZNIK		SAGIBANJE TIJELA KAO POZDRAV SPORT LUKE CINDRICA							
NAJUŽI DIO MALAJSKOG POLUOTOKA				SPUSTITI SE NANIZE KOJE SE TICE LJETA				STREPNAJA, BOJAZAN	LIŠAJ U BRADI
RUPIČASTA ČIPKA						ŽENSKI PJEVACKI GLAS KISIK		OTVOR U ZIDU, OKNO	FILM ŽELIMIRA ŽILNIKA IZ 1969. GODINE
DJEĆJI ROMAN HRVOJA HITRECA						OTPREMA NOVINAR BESKER		ZRAKOPLO- VAC, PILOT	ODLUČITI SE ŠTO UČINITI
ZNAKOVLJE U TIPOGRA- FIJ (MN.)						ORALO, LEMES NAJVĒCI LUEVI PRI- TOK DUNAVA			
KEMUSKI SPOJ IZVEDEN IZ AMONIJAKA				UKRAŠAVA- NJE DRVENIH PREDMETA UMECIMA LIJEP					
BILJARSKI ŠTAP, TAK			CRKVENA KNJIGA PROIZVOĐAČ SIRA					LUČKI GRAD U ALZIRU PODAVANJE SVECENSTVU, LUKNO	
ESTONSKI OPERNI PJEVAC, GEORG			AM. PJEGA- CICA, DIANA OTOK U KVAR- NERSKOM ZALJEVU			SKUPLJATI PLODOVE MJESTO NA JUGU NAMIBIJE			
RIMSKI 50		POSLATI GLAVNINA, VECINA (FR)							“DRUštvo INžENjERA I TEHnicARA” DJELO NAT- KA DEVCIĆA
HRVATSKI REDATELJ, ZRINKO (PLAVI CVJET)						DIO GRAĐA RIJEKE NAŠICE			
SAMONIKLA BILJKA, RASTE U ŠIKARAMA					“VELIKA NAGRADA EUROPE” “CELZIJ”			ŠIBENSKI BISKUP, ANTE TRICIJ	
SLOVENSKI PIŠAC I POLITIČAR, PREŽIHOV (1893-1950)	*	*	*		SLAVNI AMERIČKI PLESAČ I GLUMAC, FRED				



RESEÑE: padilla, operante, ots, ross, brat, l, izaslat, dr, ogresla, srdoch, draga, vne, ivas, voranc, astarie.  
RESEÑE: padilla, operante, medovaca, atan, lin, gilim, sc, nt, eset, i, nakan, kri, sgi, supilla, sopran, eko eko, ofrava, fontovi, ronik, amin, intarzija.