

VIJESTI SINDIKATA PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE

AZPERNU

LIPANJ 2022.



LIPANJ 2022. • BROJ 124 • ISSN 1132-7739



RADOVI NA DIONICI PRUGE
KRIZEVCI - KOPRIVNICA - dg

DA SE NIKAD VIŠE NE PONOVITI
BORIS ŠVALJEK

POZNATA LICA I ŽELJEZNICA
IVANKA BOLJKOVAC



FOTO: Nebojša Gojković

OPET SU JUTROS PROCVALI...



NAPISANA JEDNA OD NAJVAŽNIJIH PJESAMA U OVOM STOLJEĆU

NA PERONU 3

FOTO: Nebojša Gojković



IMPRESUM

Glavni urednik:
Anto Iličić

Novinari:
Ante Kunčić,
Andrija Vranešić,
Dražen Lihatar,
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

Ako ste pomislili da nema nade za generaciju Y, odnosno mlađe rođene u razdoblju od 1980. do 2000., ili naraštaje koji tek dolaze, ovaj dječak bi vas mogao razuvjeriti. Naime, na društvene mreže je mladić Derek Nichols nedavno postavio pjesmu koju je njegov mlađi brat Jordan napisao, a zove se Naša generacija. Uz mudrost koju u pjesmi pokazuje 14-godišnji dječak, ista ima smisla čitana standardno, ali i unatrag.

Kakve će nove generacije biti i u kakvom će okruženju odrastati, ostaje tek za vidjeti. No, 14-godišnji mladić odlučio je poetskim načinom dati svoje mišljenje o tome, tematizirajući mentalne sklopove svojih vršnjaka i sebe, sustav vrijednosti te načine na koje bi trebalo postupati. Osim što je pjesma vrlo zrela za dječaka te dobi, njena vrijednost leži i u činjenici da ima smisla i kada se čita sprjeda i straga. Još jedna užasna pjesma američke srednjoškolke

Pjesma naziva 'Naša generacija' ('Our Generation') postala je viralna vrlo brzo nakon što ju je Jordanov, odnosno autorov stariji brat, postavio na Twitter.

U samo jedan dan nakon objave pjesma je ritvitana 120 tisuća puta, prenosi Elite Daily.

Pročitajte pjesmu standardno, a zatim i obrnuto.
izvor: srednja.hr

Naša generacija

Naša generacija neće biti poznata
ni po čemu.

Nitko nikada neće reći da
Smo ponos čovječanstva.
Nije točno. Istina je da

Naša generacija ništa ne valja.

Misliti da

Ćemo uspjeti

Pogrešno je. Vjerujemo da
Živjeti samo radi novca i moći
Ispravan je način.

Biti pun ljubavi, poštovanja i dobrote
Je glupost.

Zaboraviti na stara dobra vremena
Nije jednostavno, ali trudimo se.

Mijenjanje našeg svijeta na bolje
Je nešto što se ne radi.

Odustajanje

Riješit će naše probleme.
Naporan rad

To je glupost.

Znamo da

Ljudi misle da nema povratka.
To bi se moglo obistiniti,

Ako ne preokrenemo stvari!

RADOVI NA PROJEKTU „REKONSTRUKCIJA POSTOJEĆEG I IZGRADNJA DRUGOG KOLOSIJEKA ŽELJEZNIČKE PRUGE KRIŽEVCI - KOPRIVNICA - DRŽAVNA GRANICA“

PIŠE: Marinko Sirovec
FOTO: Marinko Sirovec



AKTUALNO

U sklopu obilaska radova na ovom projektu neću vam nabrajati koliko kakvih objekata se izgrađuje ili će se izgraditi onako kako bi se naši projektanti pohvalili, nego vam želim predstaviti radove na budućoj željezničkoj i cestovnoj infrastrukturi, kao i naše poslove vezano uz taj projekt kao i sve poteškoće onako kako ih vidim očima željezničkog izvršnog radnika u Sektoru za promet HŽ Infrastrukture i stanovnika Križevaca gdje je početna točka projekta i u čijoj se okolini odvija velik dio radova.

Projekt je gotovo grandiozan o čemu govori i njegova vrijednost (preko 2 milijarde kn) i u nekim svojim dijelovima zauvijek će izmijeniti vizuru krajolika. Svaki nadvožnjak ima svoje pristupne

ceste, deniveliraju se dakle svi ŽCPR-i, željeznički vijadukti se nadvijaju iznad naselja, pruga se dijelom izgrađuje u usjecima, galerije za prijelaz divljih životinja bi se trebala stopiti sa prirodom, kod kolodvora Lepavina željeznička pruga ide „pod zemlju“, na stajalištima nestaju postojeće zgrade sa službenim stanovima i izgradit će se nova, moderna stajališta sa pothodnicima..., puno novoga.

Nadvožnjakom koji se nalazi na novoj devijaciji željezničke pruge na izlazu iz Križevaca grad će biti povezan s okolnim naseljima prometnicom koje nema 40-ak godina (postojala je samo mimoilazna ograda za pješake), slijedeći nadvožnjak i pristupne prometnice su u visokoj fazi

dovršenosti, slijedi „premošćivanje“ DC 41 kod mjesta Majurec. Redom se ide sa izgradnjom pothodnika na stajalištima, u stajalištu Majurec je u vrlo kratkom roku izgrađen pothodnik i preko njega se odvija željeznički promet (iako još uz lagantu vožnju jer je potrebna strojna regulacija kolosijeka), slijedeće na redu je stajalište Vojakovački Kloštar, od 17. 6. pa do 20. 6. je predviđen „veliki zatvor pruge“ kada će se ugraditi provizorij preko kojega će se privremeno odvijati željeznički promet. Na svim vijaduktima se intenzivno radi, vrlo zanimljivo je vidjeti radove ispred kolodvora Lepavina gdje će pruga jednim djelom ići „pod zemljom“, te će se izgraditi dva vijadukta. Galerija Velika Mučna je još jedan objekt kakvih nije bilo u našoj okolini.

Naravno da nije svima zabavno gledati radove, pogotovo ne stanovnicima mesta na potezu nove pruge jer su im prometnice okupirane sa stotinjak vozila svih vrsta izvođača radova koja stvaraju gužvu u prometu, prometnice su prljave od blata i kamenog materijala nanesenog sa gradilišta, a postavljeni su i semafori za privremenu regulaciju prometa, dok su im radovi odvijaju gotovo u okućnicama. Sve je ovo sada stanovništву ovog dijela Lijepe naše svakodnevnica i nešto što moraju istrpjeti da bismo nakon završetka projekta imali sigurnu i modernu željezničku prugu, nova službena mjesta sa dobrim prilazima i parkinzima, nadvožnjake umjesto ŽCPR-a, nove pristupne ceste, obnovljene ceste koje su uništene tijekom izgradnje novih objekata. Toplo se nadam se da će ti isti stanovnici nakon zadnjih godina devastiranog voznog reda od strane

HŽPP dobiti i vlakove kada i koliko ih bude trebalo, pa da prometuju novom i sigurnom željezničkom prugom.

Sa stajališta željezničkog izvršnog radnika zasad se na svojem radnom mjestu prometnika vlakova nisam susreo s nekim novim izazovima u odnosu na radove nesretnog projekta EU 5/16, a to su zatvori pruge, supstitucija vlakova autobusima, istovar kama na materijalnim vlakovima... Novost kod zadnjega je u tome što na dopremanju i istovaru kamena imamo dva željeznička prijevoznika i nažalost su opet problemi s našim nacionalnim teretnim željezničkim prijevoznikom HŽ Cargom, nema lokomotive, pa ako imamo lokomotivu nema goriva i upućuje se 50-ak km dalje na namirenje, ako imamo sve ovo, nemamo strojovođe i tako nerijetko remete plan rada, dok je prijevoznik Log Rail organiziran

tako da u smjeni od 12 sati njihovo osoblje „okrene“ jednu garnituru od 18 vagona od kolodvora Vrbovec, gdje je deponiran do javljanja osoblja, na mjesto istovara, iz kolodvora Križevci na utovar u kolodvor Lekenik i opet na depo u kolodvor Vrbovec. Istina, HŽ Cargo ima veći broj vagona za istovar, 32 vagona i duži put do Lipika, ali svejedno njihova organizacija čini se nije primjerena ozbiljnosti radova gdje pružaju svoju uslugu. Za razliku od ne baš sjajne organizacije dopreme materijala osoblje prijevoznika kod istovara, pregleda vagona i ispostavljanja SE obrazaca besprijekorno odraduje svoj posao i s te strane nemamo poteškoća kod otpreme materijalnih vlakova na prugu i praznih garnitura na utovar. Naravno da imamo kao i uvijek problema sa supstitucijskim prijevozom putnika autobusima. Nositelj prijevoza je prijevoznik Čazmatrans PJ Podravina i



AKTUALNO

Prigorje, za kojeg radi i nekolicina privatnih auto prijevoznika koji često mijenjaju vozače pa nastaju problemi kod neredovitog dolaska autobusa u polazne kolodvore, nezaustavljanja po stajalištima, odnosno mjestima koja su određena za ulaz - izlaz putnika, a nerijetko nam nedostaje autobusa zbog većeg broja putnika. Poseban problem kod zamjenskog prijevoza putnika autobusima je prijevoz osoba s tjelesnim oštećenjima koji u kolodvoru Križevci i Vrbovec moraju proći stepenicama kroz kolodvorski pothodnik a zbog nedovršenih radova nema liftova niti bilo kojeg drugog puta od vlaka do autobusa i obratno, pa u tome u pomoć uskaču radnici izvođača radova DIV Grupe u kolodvoru Vrbovec i djelatnici JVP Križevci u kolodvoru Križevci.

Odnedavno se na pružnim dionicama između kolodvora Križevci - Lepavina - Mučna Reka odvijaju

od ponedjeljka do subote zatvori pruge od 8.15 pa do 15.45 sati. Početak zatvora pruge svakodnevno kasni zbog zakašnjenja vlakova koji prolaze prije njegova početka ali i zbog „probijanja“ teretnih vlakova koji na zahtjev prijevoznika moraju proći, ali i zbog zakrčenosti kolodvora na pruzi M201. Neminovno zbog toga, ali i zbog objektivnih razloga izvođača radova kasni i završetak zatvora pruge (nerijetko 40 minuta i više), i u to vrijeme putnički vlak broj 2207 čeka u kolodvoru Križevci na otvaranje pruge. Putnici su opravdano ogorčeni jer ujutro kod odlaska na posao kasne zbog laganih vožnji a u povratku kući uz zakašnjenje uzrokovano laganim vožnjama još i čekaju spomenutih 40 i više minuta. Žalosno je i neshvatljivo što nema sluha, niti kvalitetne komunikacije i koordinacije između HŽL i izvođača radova o vremenu završetka zatvora pruge da bi se u slučaju većeg

kašnjenja putnici odmah uputili na autobuse i tako barem donekle smanjio pritisak na nas, izvršno osoblje HŽL, koji smo im prvi pruci na peronu za „istresti“ svoje frustracije. Naravno da pritom postoji problem obavlješćivanja putnika koji čekaju vlak na stajalištima koja nisu uz cestu, ali takvih situacija ima i u slučaju izvanrednih događaja a vlak bi svakako išao prema uputnom kolodvoru nakon zatvora pruge.

Što se tiče koordinacije i komunikacije između naših službi održavanja građevinskog i EE sektora sa jedne strane i izvođača radova sa druge strane možemo reći da naše službe održavanja niti između sebe nemaju neku koordinaciju, a za komunikaciju sa izvođačima radova imaju svaki svoj kanal komunikacije, jedni priznaju samo e-mail poruke, dok drugi primaju informacije u WA grupi. Sve se to obija o glavu nama u prometu jer putnici žele informacije, dispečer



već mora gledati koji teretni vlak kreće čim bude pružna dionica otvorena, a informacija niotkud. Dakle, ovdje je samo Sektoru za promet stalo da promet čim prije kreće. Zašto samo nama?!

E, kad kreće promet onda je držanj... nedaj..., brzi i putnički kasne, teretni se probijaju, svi prijevoznici žele dobiti svoje vlakove na odredište a na području naše operative nema mesta za sve. Prometne operative Centar i Sjever kao da su u koliziji, kolodvor Koprivnica zakrčen zbog zatvora pruge na obje strane zbog slabog primanja teretnih vlakova od strane MAV-a i zbog obaveznih pregleda od strane MUP-a. Kolodvor Lepavina selektira vlakove prema Koprivnici, kolodvor Vrbovec i prema Dugom Selu i prema Koprivnici, kolodvor Križevci prima vlakove kako može na sva tri (!) kolosijeka u funkciji (druga tri postoje još samo u planovima), a kolodvor Gradec je sve samo ne kolodvor i rijetko može poslužiti u toj gužvi zbog putničkih vlakova sa pruge i na prugu L214. I tako iz dana u dan, a naše društvo HŽ Infrastruktura nagrađuje voditelja projekta Križevci - Dugo Selo, projekt nezavršen, kolodvor Gradec disfunkcionalan za prijem i otpremu putnika, u Križevcima radimo u prašini, ne nazire se kraj i neminovno sve to utječe i na radove projekta koji je tema ovog članka.

Iako ima poteškoća, lijepo je vidjeti kako radovi napreduju, gotovo svakodnevno se vide promjene i napredak u izgrađenosti objekata duž cijelog radilišta od Križevaca do Botova, veselimo se da ćemo konačno dobiti željezničku infrastrukturu kakvu ovaj koridor treba, i pratit ćemo naravno tijek radova.



AKTUALNO

OZLJEDE NA RADU - KRATKE UPUTE ZA POSTUPANJE

PIŠE: Dražen Lihtar, Anto Iličić
FOTO: pixel.com

Svaki radnik obavljanjem poslova iz ugovora o radu na svom radnom mjestu izložen je potencijalnim ozljedama i mogućnostima da mu se dogodi ozljeda na radu. Te ozljede mogu imati lakše ili teže posljedice, a ako su prouzročene obavljanjem poslovne djelatnosti ili aktivnosti koje su u vezi sa samim poslom, one se nazivaju ozljedama na radu.



AKTUALNO

ŠTO SE SMATRA OZLJEDOM NA RADU?

Ozljedom na radu prema Zakonu o obveznom zdravstvenom osiguranju (Zakon o obveznom zdravstvenom osiguranju ("Narodne novine" br. 80/13., 137/13., 98/19.)), čl. 66. smatra se:

1. ozljeda izazvana neposrednim i kratkotrajnim mehaničkim, fizikalnim ili kemijskim djelovanjem te ozljeda prouzročena naglim promjenama položaja tijela, iznenadnim opterećenjem tijela ili drugim promjenama fiziološkog stanja organizma, ako je uzročno vezana uz obavljanje poslova, odnosno djelatnosti na osnovi koje je ozlijedena osoba osigurana u obveznom zdravstvenom osiguranju, kao i ozljeda nastala tijekom obveznoga kondicijskog treninga vezanog uz održavanje psihofizičke spremnosti za obavljanje određenih poslova, sukladno posebnim

propisima,

2. bolest koja je nastala izravno i isključivo kao posljedica nesretnog slučaja ili više sile za vrijeme rada, odnosno obavljanja djelatnosti ili u vezi s obavljanjem te djelatnosti na osnovi koje je osigurana osoba osigurana u obveznom zdravstvenom osiguranju,

3. ozljeda nastala na način iz točke 1. ovoga članka koju osigurana osoba zadobije na redovitom putu od stana do mjesta rada i obratno te na putu poduzetom radi stupanja na posao koji joj je osiguran, odnosno na posao na osnovi kojeg je osigurana u obveznom zdravstvenom osiguranju,

4. ozljeda, odnosno bolest iz točaka 1. i 2. ovoga članka koja nastane kod osigurane osobe u okolnostima iz članka 16. ovoga Zakona.

SLUČAJEVNI KADA NIJE RIJEĆ

O OZLJEDI NA RADU

Ozljedom na radu, u smislu Zakonu o

obveznom zdravstvenom osiguranju, članak 67. ne smatra se ozjeta, odnosno bolest do koje je došlo zbog:

1. skrivenog, nesavjesnog ili neodgovornog ponašanja na radnom mjestu, odnosno pri obavljanju djelatnosti, kao i na redovitom putu od stana do mjesta rada i obrnuto (npr. tučnjava na radnom mjestu ili u vremenu dnevnog odmora, namjerno nanošenje povrede sebi ili drugome, obavljanje poslova pod utjecajem alkohola ili opojnih droga, upravljanje vozilom pod utjecajem alkohola ili opojnih droga i sl.),

2. aktivnosti koje nisu u vezi s obavljanjem radnih aktivnosti (npr. radni odmor koji nije korišten u propisano vrijeme, radni odmor koji nije korišten u cilju obnove psihofizičke i radne sposobnosti nužno potrebne za nastavak radnog procesa, fizičke aktivnosti koje nisu u vezi s radnim odnosom i sl.),

3. namjernog nanošenja ozljede

od strane druge osobe izazvanog osobnim odnosom s osiguranom osobom koje se ne može dovesti u kontekst radno-pravne aktivnosti,
 4. atake kronične bolesti,
 5. urođene ili stečene predispozicije zdravstvenog stanja koje mogu imati za posljedicu bolest.

PRAVA IZ ZDRAVSTVENOG OSIGURANJA I MIROVINSKOG OSIGURANJA

Prava iz zdravstvenog osiguranja

Na temelju priznate ozljede na radu radnik ima pravo na naknadu plaće za vrijeme privremene nesposobnosti za rad u visini od 100 % od osnovice za naknadu utvrđenu u skladu sa Zakonom o obveznom zdravstvenom osiguranju i Pravilnika o pravima, uvjetima i načinu ostvarivanja prava iz obveznog zdravstvenog osiguranja u slučaju ozljede na radu i profesionalne bolesti ("Narodne novine" br. 75/14., 154/14., 79/15., 139/15., 105/16., 40/17., 66/17., 109/17., 132/17., 119/18., 41/19., 22/20., 39/20., 2/22.).

Temeljem gore navedenih Zakona i Pravilnika, ozlijedena, odnosno oboljela osoba ima pravo na naknadu troškova prijevoza u vezi s korištenjem prava na zdravstvenu zaštitu. Ako posljedice ozljede na radu uzrokuju trajno smanjenu radnu sposobnost, u sustavu mirovinskog osiguranja mogu se ostvariti povoljniji finansijski uvjeti pri određivanju visine invalidske mirovine.

Obavješćivanje nadležnog inspekcijskog tijela o događajima ozljeda na mjestu rada

Prema članku 65. Zakona o zaštiti na radu, ako je radniku ili osobi na radu pružena hitna medicinska pomoć zbog ozljede nastale u prostoriji ili na prostoru u kojem poslodavac obavlja rad te je zbog ozljede osoba zadržana na liječenju u zdravstvenoj ustanovi, poslodavac je obvezan obavijestiti nadležno tijelo za inspekcijski nadzor. Obavješćivanje je potrebno odmah po nastanku ozljede.

Drugim riječima, svaku onu ozljedu koja nije rezultirala liječenjem osobe u stacioniranoj zdravstvenoj ustanovi, već je osoba otpuštena na kućnu njegu, nije potrebno prijaviti inspekcijskom tijelu.

Također, nije potrebno prijaviti u slučaju da radnik naknadno (drugi dan ili nekoliko dana nakon ozljede) zatraži liječničku pomoć doktora obiteljske medicine, a nije zadržan na liječenju u stacioniranoj zdravstvenoj ustanovi.

Prijava ozljede

Prvi korak predstavlja podnošenje Tiskanice OR, Prijave o ozljedi na radu, nakon čega slijedi utvrđivanje i priznavanje ozljede ili bolesti za ozljedu na radu. Prijavu o ozljedi na radu ispunjava u prvom dijelu poslodavac, a u drugom dijelu ugovorni izabrani doktor opće ili obiteljske medicine. Prijava se dostavlja nadležnom područnom uredu HZZO-a.

Zahtjev za priznavanjem ozljede na radu može podnijeti ozlijedeni radnik, ukoliko to ne prijavi poslodavac.

Priznavanje ozljede na radu

Ozljeda se u sustavu obveznog zdravstvenog osiguranja smatra ozljedom na radu tek onda kada je kao takvu prizna HZZO, po prethodno provedenom postupku utvrđivanja i priznavanja ozljede na radu. U postupku utvrđivanja činjenica radi priznavanja ozljede na radu može se tražiti mišljenje nadležnog doktora specijalista medicine rada, kao i mišljenje Hrvatskog zavoda za javno zdravstvo - Služba za medicinu rada.

POSTUPANJE U SLUČAJU OZLJEDE NA RADU IZVAN PROSTORA POSLODAVCA

Postupanje u slučaju ozljede na radu na redovnom putu i na službenom putu

Ozljedom na redovnom putu smatra se ona ozljeda koja je nastala na redovnom putu od mesta stanovanja

do mesta rada i obrnuto. Mjestom stanovanja smatra se ono mjesto koje je kao prebivalište/boravište prijavljeno na MUP-u, te o tome poslodavac ima potvrdu. Raniji odlazak s posla iz privatnih razloga ili kasniji dolazak na posao iz privatnih razloga, odnosno ozljeda koja se dogodi na putu vezano za privatne potrebe radnika, ne smatra se ozljedom na radu.

Što radnik ili povjerenik radnika za zaštitu na radu treba učiniti?

- Obavijestiti stručnjaka zaštite na radu

- Pokrenuti postupak za priznavanje ozljede na radu

Dokumentacija koja se prilaže uz tiskanicu

Uz popunjenu i ovjerenu tiskanicu prijave o ozljedi na radu obveznik podnošenja prijave obvezno prilaže:

- presliku cjelokupne medicinske dokumentacije vezane uz nastalu ozljedu

- pisani izjavu ozlijedene osobe o okolnostima nastanka ozljede

- pisani izjavu očevidaca o okolnostima vezanim uz ozljedu (ako postoji i ako je moguće)

- pisani izjavu poslodavca ako podaci u prijavi sadržavaju određene nepreciznosti i dvojbe (na traženje Zavoda, ako je potrebno)

- presliku zapisnika o inspekcijskom nadzoru nadležnog Inspektorata rada (ako je nadzor obavljen)

- presliku zapisnika o ispitivanju prisutnosti alkohola, opojnih droga ili lijekova od strane nadležne PU MUP-a RH (ako je ispitivanje obavljeno)

Rok za podnošenje prijave je 8 dana od dana nastanka ozljede na radu.

Poslodavac odnosno ovlaštena osoba mora biti upoznata s ozljedama na radu, njihovom pojavnosću te okolnostima svog radnog okruženja kako bi što uspješnije mogao primijeniti spomenuta pravila propisana Zakonom o zaštiti na radu. Da bi u što većoj mjeri zaštitio radnike i uklonio vjerojatnost pojave ozljede na radu, poslodavac je dužan primijeniti pravila zaštite na radu.

AKTUALNO

BESPUĆA INFRASTRUKTURNIH NAKNADA

Piše: Anto Iličić & Co
FOTO: Nebojša Gojković

AKTUALNO



Kako ne bi bilo dileme ponavljamo nekoliko rečenica iz prošlog broja: pogrešna politika određivanja modela naplate željezničkih usluga ima za posljedicu trajno nanošenje štete HŽI, ali i gospodarstvu Lijepe naše 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 HŽI na minimalni paket, tj. na kompletne vlakove kod kojih upravitelj neće pružati nikakve dodatne usluge (ili tek nešto bizarno) došlo je do napuštanja 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 gubitka važnosti i propadanja 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. Teretni kolodvor Vinkovce smo ustupili gradu ili županiji, jer nam više ne treba. Bile su velike pripreme da se to isto dogodi i Koprivnici...

Dok druge zemlje u okruženju, odnosno njihovi upravitelji infrastrukture, prepoznaju važnost prijevoza pojedinačnih pošiljaka te primjenjuju minimalne cijene infrastrukturnih naknada za sabirne vlakove ili čak za takve vlakove dodjeljuju finansijske poticaje, HŽ Infra ih je dodatno poskupila, tako da nitko nema interes da ih organizira. Tako na željeznicama u RH nema sabirnih vlakova. K'o da imamo takve privredne gigante koji proizvode milijune tona roba i to na svakih nekoliko kilometara Lijepe naše. Istine radi ovdje treba napisati i da se HŽ Cargo jako slabo ili nikako snalazio na tržištu. Gubili su i gube terete, a svoju tržišnu nesposobnost i manjak prihoda za plaće svojih radnika i za svoje procese funkcioniranja naplaćivali su neplaćanjem računa HŽ Infri. Svo

ovo vrijeme koliko posluju samostalno radili su tako, i danas također. Činjenica znatnog povećanja ekvivalenta trase (+83%) za sabirne, kružne i industrijske vlakove HŽ Cargo kao nacionalnog prijevoznika dovelo je u nepovoljan položaj obzirom da su prikupljanje vagona u kolodvorima i njihov prijevoz do tehničkih kolodvora, sabirnim, kružnim i industrijskim vlakovima, obavljali uglavnom oni.

ULOGA SABIRNIH VLAKOVA

Sabirni vlakovi poslužuju industrijske kolosijeke koji imaju vrlo važnu ulogu u dijelu prometnog povezivanja gospodarstva i tržišta. Kvalitetno posluživanje gospodarstva koje je oslonjeno, odnosno povezano na industrijske kolosijeke donosi višestruke koristi gospodarstvu u bilo kojoj zemlji, pa tako i gospodarstvu Lijepe naše kroz:

- povećanu konkurentnost prijevoza velikih količina tereta,
- povećanu konkurentnost prijevoza

robe na većim udaljenostima,

- povećanje prijevoza roba željeznicom, a na korist široj društvenoj zajednici,
- povećanje rada željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukturom.

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 prijevozne troškove nije uputno destimulirati operatore visokim ekvivalentom takvih trasa jer to dovodi do smanjenja njihova broja ili njihova potpunog ukidanja čime se poništavaju svi pozitivni efekti uporabe i eksploatacije industrijskih kolosijeka, smanjuje se broj robnih kolodvora i sprječava razvoj robnih centara, gospodarskih i bescarinskih zona orijentiranih na prijevoz željeznicom.

Je, je... poznate štetočine smislile su drugačiji plan čiju cijenu i danas plaćamo. I tako su nestali, odnosno pokopani sabirni vlakovi, procesi nakupljanja bruta i slične aktivnosti koje donose povećanje prijevoza tereta željeznicom.

Na žalost, njihov brutalno isti pristup vidljiv je i kod određivanja cijena usluga korištenja uslužnih objekata, usluga u uslužnim objektima i dodatnih usluga. Sjetimo se da je HŽ Infra sve do 2014. godine obavljala usluge formiranja, rasformiranja i promjene sastava vlaka u kolodvorima Zagreb RK, Koprivnica, Vinkovci, Tovarnik, Vukovar, Volinja, Zagreb GK, Ogulin, Lokve, Knin, Perković, Šapjane.

Zbog visokih troškova navedenih usluga koje je HŽI zaračunavao, HŽ Cargo je poduzeo mjere za smanjenje troškova ranžiranja, te je većinu manevarskih zadatka koji su se obavljali u Zagreb RK i Vinkovcima premjestio u kolodvore Karlovac i Slavonski Brod gdje je te poslove obavljao vlastitim osobljem, što je rezultiralo smanjenjem prihoda s ovog osnova za HŽI u 2014. godini prema našoj procjeni za cca 35 %.

Međutim, poznate štetočine koje su

nam sve ovo kreirale i donijele dosjetile su se nove naknade za usluge ranžiranja u svim kolodvorima u kojima HŽ Cargo manevriranje obavlja vlastitim osobljem, čime su se prihodi od ovih usluga ponovno vratili na razinu iz 2013.! Dakle, nakon što je većinu manevarskog rada preuzeo HŽ Cargo i obavljao ga vlastitim osobljem, HŽI zaračunava istu ili čak veću naknadu nego u 2013. godini, kada je te poslove obavljalo osoblje HŽI?!

Mudrolije poznatih štetočina koje od milja možemo zvati i „mudre glave“ HŽI osmislile su promjenu u određivanju naknade za korištenje vagonskih vaga gdje su određene dvostruko veće (skuplje) cijene usluge manevriranja pri vaganju od iste usluge pri formiranju odnosno rasformiranju vlaka, koje su, uz vrlo visoke naknade za korištenje vagonskih vaga, odvratile prijevoznike od korištenja ovih usluga, a rezultat svega je da je ukupan broj vagonskih vaga koje koriste prijevoznici smanjen sa 27 na manje od 10 vagonskih vaga. Druge uslužne objekte i usluge u tim objektima, koje smo mogli i trebali iskoristiti za zapošljavanje vlastitih radnika i ostvarivanje dodatnih prihoda, dali smo u zakup ili naprosti napustili: objekte za opskrbu gorivom tzv. istakališta dana su u 20-godišnji zakup jednoj poznatoj tvrtki za trgovinu naftnim derivatima, a usluge obrade teretnih listova, popisa vlakova i druge usluge za pružanje kojih imamo znanje i osposobljeno osoblje smo napustili.

Čudi li ikoga onda činjenica da su prihodi od prodaje trasa sve manji?

ODUSTAJANJE OD SREDNJE DALMATINSKIH LUKA

Jednom prilikom netko će napisati poduzu priču o namjeri odustajanja od povezivanja srednje dalmatinskih luka i Lijepe naše željeznicom. Šansa za elektrifikaciju i ispravljanje crnih točaka moglo se napraviti EU novcem, ali među onima koji planiraju i odlučuju - čini se i svjedočimo - nikog nije briga...

Za ovu priliku ja ћu ponuditi konture

tužne priče kojoj se ne nazire sretan kraj: Prije gotovo deset godina (2014. godine) održali smo u Kninu okrugli stol o revitalizaciji Unske pruge i razvoju srednjodalmatinskih luka u funkciji razvoja ovog kraj i regije. Tad smo ukazivali kako je Dalmacija odsječena od Lijepe naše, ali i kako je Unska pruga ključna u povezivanju sjevera i juga Lijepe naše za prijevoz putnika i roba. Željezница je od vitalnog značaja za luke u Zadru, Šibeniku i Splitu. Unska ili Lička, samo da je elektrificirana i da se isprave dionice zbog kojih su velika ograničenja mase vlakova. Najteže je valjda luci Gaženica koja je je naša (dalmatinska) najsvremenija luka, a doslovce je odsječena od željezničke mreže. Splitska luka najavljuje rast tereta prema dva milijuna tona godišnje... Šibenska gubi bitku sa sve težim uvjetima na tržištu umjetnih gnojiva...

Da smo imalo zainteresirani za revitalizaciju srednjedalmatinskih luka pogledali bi što to i kako rade u Sloveniji. A rade ne dobro, nego odlično. Suradnja Slovenskih željeznic i Luke Koper dovela je do toga da se 50 % tereta u Sloveniji prevozi željeznicom. Za one koji ne znaju ističemo kako su Slovenske željeznice i Luka Koper u vlasništvu slovenske države, zajedno ostvaruju ukupni prihod od gotovo milijardu eura uz čistu dobit veću od 150 milijuna eura. Slovenske željeznice ostvaruju dvostruko veći prihod od željeznic u RH kad zbrojimo prihode svih tvrtki koje su činile jedinstvene HŽ-Hrvatske željeznice.

Sve gore isticali smo u više prilika, donosili dalmatinske vapaje koji već jedno, a uskoro i dva desetljeća ne nailaze na razumijevanje. Mi nemamo dilemu kako prioriteti Dalmacije moraju biti i prioriteti Hrvatske. No, je li u HŽ Infri i Vladi RH ikome do njih stalo?

Ponavljam kako se elektrifikacija i ispravljanje crnih točaka moglo napraviti EU novcem, ali oni koji planiraju i odlučuju - njih definitivno nije briga...



IVANKA BOLJKOVAC
operna pjevačica

VLAK JE PREDIVNO PRIJEVOZNO SREDSTVO

RAZGOVARAO: Nebojša Gojković
FOTO: Nebojša Gojković

Ona je sopranistica, glumica i nacionalna prvakinja opere u Hrvatskom narodnom kazalištu u Zagrebu. To bi bio njen službeni i po mnogo čemu nepotpun opis, jer ona je puno više od tih formalnih statusa i titula. Ono što bi puno vjernje definiralo cijelokupan njen opus, te napose ugled koji uživa kako u hrvatskom kulturnom prostoru, tako i kod svih onih običnih ljubitelja klasičnog glazbenog izričaja, jeste općeprihvaćena ocjena da je ona najveća operna diva i primadona našeg doba. Nakon dugo vremena glazbenog posta i „praznog hoda“, čekanja i traženja nekog tko bi razbudio (i uzbudio) do tada uspavanu hrvatsku opernu scenu, pojavila se na obzoru kao pravi i autentični veliki operni glas. Bila je Verdijeva Elisabetta, Anna, Aida, Amelia, Leonora, Desdemona, Santuzza i Leonora di Vargas, Mozartova Prva dama, Dona Anna i Elektra, Puccinijeva Tosca, Giorgetta i Turandot, Šostakovićeva Aksinija, Wagnerova Sieglinda, Vivaldijeva Gloria... Gotovo da nema značajnijeg ženskog lika u klasičnoj glazbi i operi kojeg nije utjelovila i oplemenila svojim jedinstvenim glasom i karizmatičnom pojmom. Njena stvaralačka energija nije joj dozvoljavala da se zadrži samo na pozornici, pa je tako ostvarila i zavidnu televizijsku karijeru glumeći u nekoliko popularnih filmova i serija poput „Crveno i crno“, „Odmori se, zasludio si“, „Stipe u gostima“, „Crno-bijeli svijet“... Učestvovala je i u kviz emisiji „Treća sreća“, a bila je i članica prve sezone glazbenog showa „Hrvatski idol“. Za svoj umjetnički rad i stvaralaštvo dobila je mnogobrojne nagrade od kojih ćemo za ovu priliku spomenuti samo one najznačajnije: Nagrada hrvatskog glumišta 1993. i 2005. godine, Nagrada Marijana Radev 1996. i 2012. godine, Nagrada Milka Trnina, Medalja grada Karlovca, te državno odlikovanje Red Danice hrvatske s likom Marka Marulića. Ipak, najveća nagrada svakako je ona koju gotovo svakodnevno dobiva u vidu iskazane pažnje i simpatija od strane „malih običnih“ ljudi; a u što smo imali priliku uvjeriti se i prilikom našeg fotografiranja na Glavnem kolodvoru. Srdačna, neposredna, šarmantna i prije svega vedra i nasmijana, pravi je primjer kako bi u ophodenju s ljudima trebala izgledati ne samo jedna istinska diva, već i svaka javna osoba. Ona je Ivanka Boljkovac i naša je nova sugovornica u serijalu „POZNATA LICA I ŽELJEZNICA“, a sam razgovor izgledao je otprilike ovako...

Poštovana gđo Boljkovac, prije svega hvala Vam što ste se odazvali našem pozivu i pristali na ovaj razgovor. Za sam početak, recite nam koju riječ o Vašem odrastanju u Karlovcu; koji su Vam tada bili interesi, kako ste se zabavljali, o čemu ste maštali...?

Rođena sam u Karlovcu; prvo sam živjela na „Gazi“, pa onda u „Šimunićevoj.“ Tu sam bila sve negdje do 1971. godine kada sam se preselila na Baniju. Bavila sam se svim onim čime su se bavila i ostala djeca; igrali smo se, radili dječje predstave, igrokaze... Naravno, igrali smo i nogomet i rukomet, kao i razne druge igre s loptom. Bilo nas je puno djece i bili smo cijelo vrijeme vani. Nismo imali „beba“ niti drugih igračaka, tako da bi nam mame ponekad znale od kuhače napraviti nekakve „bebe“. Unatoč tome, imala sam predivno djetinjstvo uz svoju majčicu koja je bila podvornica u muzičkoj školi i koja bi me vodila svuda sa sobom. Imala sam puno

ljubavi, puno susreta i druženja, a to je ono najljepše i najbolje. Nisam imala ništa, a imala sam puno.

Iz tog doba datira i jedan Vaš hobi, bolje reći ljubav koju u većini slučajeva vežemo uz muški dio populacije, a riječ je o ribolovu. Kako ste zavoljeli tu vrstu aktivnosti?

Mene je moja majka uvijek poslje posla vodila na Koranu ili Kupu. Tako sam ja vrlo brzo zavoljela naše karlovačke rijeke, a ima ih hvala Bogu četiri. Naravno da sam tako zavoljela i ribolov. Majka bi mi otkinula nekakav štap, svezala udicu i onda bih ja pecala. Upecala bih npr. dvije „klije“ koje je onda mama na večer morala ispeći. To vam je riba poput srdele i ona nikad ne naraste velika, ali meni je to bila najslađa i najfinija riba. Kada sam postala veća pa sam znala upecati puno „klija“, onda bi mama tu ribu čistila odmah tu na vodi. Kako tamo na Korani imaju i izvori, onda bi tu očišćenu ribu spremila u vrećice i

stavila u jedan od tih izvora koji su nam služili kao frižideri. S ribolovom sam nastavila i kasnije, tako da je ostao moj hobi sve do današnjeg dana.

U tom najranijem dobu počela je i Vaša ljubav prema glazbi. Ono što je posebno zanimljivo, jeste činjenica da ste istu zavoljeli kroz jedan posve drukčiji glazbeni izričaj...

Da! Kod mene se uvijek pjevalo, majka je divno pjevala i ne samo ona već cijela familija. Nije nam trebalo ništa ni za jesti ni za pitи jer uglavnom nismo imali „love“ za puno se častiti, ali smo se zato „častili“ s pjesmom i veseljem. Tu se naravno, pjevala narodna glazba. Tako sam ja od „malih nogu“ mislila da će biti narodna pjevačica i da će to biti ono čime će se u životu baviti.

Značajnu ulogu na samom početku Vaše karijere imao je i pokojni Arsen Dedić. Ono što je posebno

lijepo i što pomalo odudara od ponašanja kojima u većini slučajeva svjedočimo, jeste Vaša zahvalnost koju mu za to u svakoj prilici iskazujete...

Je! Bila je Vaga, festival na kojem sam pjevala, a Arsen je bio u žiriju. Naša karlovačka spikerica Edita Gojak rekla mu je da teško živim, da smo majka i ja same, da čistim jedan disco-klub i da bi mi trebala pomoći. Na to je on rekao: „Ma kakvi, pa to ćemo mi srediti“. Arsen je tada bio predsjednik fonda koji su osnovali estradni umjetnici, a koji je bio namijenjen za pomoći mladim nadarenim ljudima. Nakon toga dodijeljena mi je ta stipendija i ja sam to imala sve do kraja studija, čak i na postdiplomskom. Osim toga, dobivala sam kredit i od grada Karlovca, jedino što sam imala zadatak da ne smijem pasti godinu, aako s odličnim uspjehom diplomiram ili magistriram, onda taj kredit ne moram vratiti. Tako se to i dogodilo i naravno da mi je sve to skupa puno pomoglo.

Datum koji je umnogome odredio Vašu karijeru jeste Uskrs 1980. godine. Mjesto radnje bio je teatar HNK, a na programu je bila Verdijeva opera „Don Carlos“. Ostalo je povijest...
Taj događaj je bio prekretnica da postanem operna pjevačica. To je bila moja magisterska predstava, svi su iščekivali da vide kako će se snaći na sceni, kako će glumiti, da li će to meni „ležati“ ili neće, jer su me do tad znali samo kao koncertnu pjevačicu. Kazalište je bilo dupke puno i osjetio se jedan tako divan ugodaj i u gledalištu i na sceni. Imala sam osjećaj da svi žele da uspijem i tako se to i dogodilo. Već na prvoj „romansi“ dobila sam ogroman aplauz na otvorenoj sceni i to je bilo to.

Skoro da je teško naći žensku opernu ulogu koju tijekom karijere niste utjelovili. Poslovica kaže da „koliko god

prva ljubav bila loša, one poslijepje uvijek budu gore“. Je li i Vama ona prva uloga najdraža ili bi to bila neka od onih koje su došle poslijepje?

Znate što? To vam je kao da majkite koje dijete joj je draže ili koje više voli. Ja ih volim sve. Što god sam pjevala bez obzira bilo to predstave ili koncerti, uvijek sam uživala u tome. Isto tako, kada sam snimala serije ili filmove, uvijek sam jednako uživala i u tom momentu bila sam ta osoba koju sam tumačila. Tako da ne mogu reći da mi je nešto manje draže, a nešto više; sve mi je jednako dragoo.

Tijekom 40 godina karijere nastupali ste gotovo na svim najrenomiranim svjetskim pozornicama. Jednu od njih ipak posebno pamtite, a riječ je o onoj u Moskvi, točnije o „Boljšoj teatru“. Što Vas je to tamo posebno impresioniralo?

U „Boljšoj teatru“ sam bila oduševljena s akustikom. To je tako akustički dobra dvorana da je to fenomen. Meni su dobre i naše dvorane, imam sreće da imam tako prodoran glas, ali u „Boljšoj teatru“ sam mogla toliko muzicirati... Ima još dobrih i akustičnih dvorana, recimo u Budimpešti, Berlinu, Minhenu, onda po Španjolskoj koju sam s koncertima dosta prošla. Tu je užitak pjevati, pogotovo kad vidite da je puna dvorana, to je zbilja prekrasno. I mi imamo krasnih dvorana u Zagrebu, Rijeci, Osijeku, Splitu... To su dvorane u kojima je uživanje pjevati.

Kad je karijera u pitanju, ostaje li žal za nečim što ste željeli, a iz ovih ili onih razloga niste uspjeli ostvariti?

Pretpostavljam da sam mogla još puno više pjevati, ali ponekad stjecajem okolnosti nekome „idete na živce“, pa vam onda ne daju nešto pjevati i misle da na taj način





meni „rade“ zlo. U stvari su me motivirali da još bolje „grizem“, da pjevam po koncertima, da odem na televiziju u emisiju „Treća sreća“, da snimam serije... Meni je bio „guš“ sve raditi; što god sam radila, radila sam s dušom i srcem, a to se onda osjetilo i to su ljudi prepoznivali. Snimala sam još kao studentica, jer kada god me netko zamolio da mora snimiti nešto za ispit, ja sam se uvijek odazivala. Da ne govorim da sam išla i po dječjim vrtićima, po staračkim domovima, da sam čak i gluhotnjemoj djeci išla pjevati i svirati violinu. Oni bi onda stavljali ručice na violinu da osjete tu vibraciju. To sam radila uvijek i radim još i dan danas.

Razmišljate li možda o tome gdje bi Vam danas bio kraj da ste umjesto „klasike“ odlučili pjevati „narodnjake“?

To se nikad ne zna; možda bih bolje prošla! Ta glazba se uvijek pjeva; kad god je neko društvo, uvijek se zapjevaju narodne, starogradske ili zabavne pjesme. Jedino imam jedno pravilo; nikad ih ne ispravljam ako „odu“ falš. Jednom sam to napravila, a onda mi je jedna „frendica“ rekla: „Znaš kaj? Dok ti nisi počela pjevati, mi smo svi tak fino i lijepo pjevali, a ti si nam sve pokvarila“. Tada sam joj odgovorila: „Imaš ti i pravo. Ne bum više ispravljala ništa“. I toga se držim.

Da kažemo sad koju riječ i o našoj osnovnoj temi; pamtite li još uvijek svoje prvo iskustvo vezano za željeznicu?

A joj! To je bilo divno! Tad sam još bila mala, a vozio je „Čiro“, onaj stari vlak s drvenim sjedištiima. Relacija je bila od Karlovca do Skakavca, gdje bismo išli u maminu rodnu selo. Vlakom bismo došli do Skakavca, a onda smo imali još „o-ho-ho“ pješice zaći do maminog sela. Tada je to bilo predivno i uzbudjuće iskustvo ići vlakom na selo i na isti način se

vraćati nazad.

Vaše druženje sa željeznicom posebno je bilo intenzivno za vrijeme studiranja...

Naravno, tada je bila aktualna relacija Karlovac - Zagreb. Ponedjeljkom ujutro na vlak za Zagreb, a petkom ili subotom za Karlovac. Tu je uvijek znalo biti svega i svačega. Ponedjeljkom bismo svi „kunjali“, ali smo zato jako bili „živi“ petkom ili subotom. Toliko da se znalo dogoditi da neki propuste Draganić ili neka druga mjesta pa odu s nama u Karlovac i onda se tim istim vlakom vraćaju nazad. Bilo je jako lijepo. Osim na studiranje, putovali smo vlakom i na more. Išli bismo iz Karlovca negdje oko 23,00 sata, a u Rijeku stizali oko 6,00 sati i onda odmah na brod. Tek oko 14,00 sati bili bismo na Pagu.

Iz tog vremena je i jedna zanimljiva zgoda s ulaskom u pogrešan vlak...

O, to je tek bilo „divno“! Bio je to vikend i povratak kući. Došla sam ranije na kolodvor i vidjela jednu svoju „frendicu“. Kako smo bile umorne, otišle smo sjesti u „naš“ vlak za koji nam je u prvi mah bilo čudno kako je došao tako rano. Nakon nekih 10 minuta vlak se odjednom ispunio putnicima, ponajviše bakicama s korpama koje su sve pričale po zagorski. Jedan tip preko puta nas sjedio je i smijuljio se. Najedanput je vlak krenuo, a bilo je još otprilike sat vremena do redovnog polaska. Onda sam ja upitala ljudi oko nas kuda taj vlak ide. Ispalo je da vlak ide za Varaždin. Onu moju „frendicu“ uhvatila je panika, čak je počela i plakati. Moja ideja bila je da na prvoj stanici sidemo s vlaka i vratimo se nazad. Međutim, vlak je bio „brzi“ i nije stajao na svim stanicama. Onda nam je netko od putnika rekao kako taj vlak uvijek stane na izlazu iz Zagreba, jer izlazni signal bude „na crveno“, pa

da se mi pripremimo i kad vlak stane, da iskočimo van. Tako je i bilo. Svi su gledali kroz prozore da vide kakve su to dvije „bene“ sjele na pogrešan vlak. Nakon što smo iskočile, otišle smo na cestu, sjele na autobus i još smo bile stigle na onaj vlak s kojim smo u stvari i trebale ići za Karlovac.

Kasnije tijekom karijere, imali ste priliku vlakovima proputovati gotovo čitavu bivšu državu. Rekla bi Gabi Novak: „Pamtim samo sretne dane...“ Pretpostavljam da i Vi tako pamtite ta putovanja?

Bio je „guš“. Znam da sam se više puta smrzavala, ali onda sam se kasnije bila opametila. Kako sam već bila počela zarađivati, kupila sam si jednu bundu s kojom bih se u vlaku pokrila i onda je bilo „ko Bog“. U vlaku se uvijek sretnete s ljudima, uvijek s nekim porazgovarate, uvijek vam je zgodno. Čovjek se osjeća kao doma.

Osim po bivšoj državi, imali ste

priliku putovati i nekim puno većim i modernijim željeznicama. Koja su Vam od tih putovanja ostala u posebnom sjećanju?

Putovala sam za Hamburg, prema Francuskoj, kroz Švicarsku. Osnovni utisak je to što tamo vlakovi nisu kasnili. To je sve bilo točno. Jednom prilikom sam upitala: „Što mogu ako imam 2 minute fore?“. Oni kažu: „Ništa, samo siđeš s vlaka, pređeš u drugi i on ti ide tamo gdje ti trebaš“. Kod nas je to bilo malo drukčije, mi nikad nismo znali hoće li vlak stići na vrijeme, pogotovo ako je dolazio s nekih udaljenijih relacija.

Što je to posebno u vožnji vlakovima, a što im daje neku posve drugu dimenziju u odnosu na ostale vrste prijevoza?

Bez obzira na ono što sam ranije spomenula, na sva ona povremena kašnjenja, uvijek bi se tu našlo nekakvo društvo, uvijek bi se popričalo, pošalilo, ispričalo neki vic...

I sasvim je nebitno kojim jezikom se govori, jer dobri ljudi uvijek se nekako sporazume. Nekako vlak baš to radi; spaja ljudе s različitih strana svijeta. A možete i spavati u njemu, možete čitati, možete ako hoćete i plesati... Meni je žao da smo mi zapustili naše pruge jer da je to samo malo bolje, vjerujem da bi se ljudi puno više vozili vlakovima. Mislim da su vlakovi budućnost, da treba obnavljati pruge i ulagati u željeznicu. Problem je što treba puno vremena dok to nekome dođe „do glave“.

Volite li možda putovanja vlakovima i zbog jedne svoje druge ljubavi, točnije čitanja knjiga?

Da, jednom sam imala koncert u Švicarskoj i kako još nisam bila sasvim sigurna u tekstu, bome sam ja to u vlaku učila napamet. Lijepo sam stavila slušalice u uši, note pred sebe i „udri“. Uvijek se moglo lijepo čitati u vlaku i ako ste čitali, onda vas nitko nije ni ometao. Ako niste čitali, mogli





ste raditi bilo što drugo; spavati, pričati ili jednostavno šutjeti...

Jedno od putovanja koje sigurno pamtite desilo se 1997. godine u „Vlaku mira”, prvom vlaku koji je nakon mirne reintegracije hrvatskog Podunavlja išao u Vukovar. Kako ste Vi osobno doživjeli to iskustvo?

Bila sam uzbudjena, a tako su se osjećali i svi ostali u tom vlaku. To je bilo nešto posebno i ta vožnja mi je bila kao onaj moj debi na sceni. Veselilo me da sam dio toga jer se u zraku osjećalo nešto lijepo i posebno. Kada smo išli tamo sve je bilo u redu, ali kada smo se vraćali malo su kamenjem gađali naš vagon. Na svu sreću, ja u tom trenutku nisam bila u njemu. I pored toga, to je putovanje bilo posebno jer smo nakon toliko godina imali priliku vidjeti sve te krajeve. Istina, pruga se čuvala cijelim putem, malo je to izgledalo čudno, ali eto... Bili smo i meni je bilo lijepo.

Osim što ste njima putovali, Vi ste u vlakovima ostvarili i neke od svojih profesionalnih uloga. Jedna od takvih bila je u filmu „Crveno i crno”...

Je, je! To smo snimali od Zagreba do Koprivnice. Rekli su nam: „U vlaku ćemo snimati. To je ovaj putnički, nema problema, dok mi dođemo do tamo, snimit ćemo sve što trebamo”. I tako je i bilo. Jedino kad su neke kadrove ponavljali, onda su morali paziti radi onoga što se moglo vidjeti kroz prozor, točnije da ne bi ubacili nešto što se scenski ne uklapa u ono što je već snimljeno. Sve su to bili „gušti”. Došli smo u Koprivnicu, popili kavicu i tim istim vlakom se vratili u Zagreb.

Kako danas stojite kada su vožnje vlakovima u pitanju?

Nažalost, dugo se već nisam vozila vlakom. Znate za „kaj”? Jedno vrijeme jednostavno nisam vlakom stizala sve, nego sam putovala avionima. Prvi dio karijere sam jako puno putovala

vlakovima, ali sad u zadnje vrijeme baš i ne. Nekako sam željela imati svoj auto, svoje stvari kraj sebe da ih ne moram nositi i tako... I pored toga smatram da je vlak divno prijevozno sredstvo i da je kao takav prepoznat i „vani”; u Njemačkoj, Švicarskoj, Austriji... Na ove kratke relacije ljudima se više isplatići vlakom, jer dok vi dođete negdje autom uz sve one gužve u prometu i probleme s parkiranjem, to vas izade skuplje, a „košta” vas i živaca.

Poštovana gđo Boljkovac, hvala Vam još jednom što ste odvojili dio svog vremena za nas i ovaj naš razgovor. Želimo Vam svako dobro u dalnjem životu i još puno lijepih putovanja vlakovima!

Hvala vama! Mornarima se veli: „Mirno more!” Ne znam kako se veli vama, ali vam ja želim puno sreće i da u skorijoj budućnosti na željeznicu jednako uživaju i putnici i željezničari!



VJEKOSLAV ZETOVIĆ
željeznički umirovljenik

SLUČAJNO NA ŽELJEZNICI DO MIROVINE

RAZGOVARAO: Nebojša Gojković
FOTO: Nebojša Gojković

Našeg kolegu Vjekoslava Zetovića djelomično ste imali priliku upoznati u jednom od naših prijašnjih izdanja, u tekstu pod naslovom „VJEKINA OPROŠTAJNA“ („NA PERONU“ br. 93, listopad 2019.). Povod za taj tekst bio je prigodni ručak i druženje koje je kolega Vjeko organizirao za svoje kolege i prijatelje, a kako bi na jedan tradicionalan i dostojanstven način obilježio kraj svog radnog vijeka i više nego zaslужen odlazak u mirovinu. Upravo tada obećao nam je i jedan puno sadržajniji razgovor u sklopu našeg serijala „BILI JEDNOM NA ŽELJEZNICI“. Zbog njegovog lošeg zdravstvenog stanja u proteklom periodu, razgovor smo realizirali tek ovih dana. Ima to i svoje dobre strane, jer to znači da mu se zdravlje u međuvremenu poboljšalo, a nadamo se da će tako i ostati. Razgovor i fotografiranje obavili smo na njegovom posljednjem mjestu rada, točnije bloku 2 u kolodvoru Osijek Donji Grad, a kako je sve to izgledalo, možete pogledati u nastavku...

Prije svega Vjeko, hvala Vam što ste se odazvali našem pozivu i pristali na ovaj razgovor. Molim Vas da se za sam početak predstavite našim čitateljima s nekoliko osnovnih podataka o sebi...

Roden sam 8. svibnja 1957. godine u Sonti, gdje je živjela moja baka po majci. Tamo sam rođen, dok sam čitav svoj život proveo u Aljmašu. Tu sam završio i prva 4 razreda osnovne škole, a druga 4 sam završio u Dalju. Nakon završene osnovne škole u Osijeku sam se upisao u Elektrometalski školski centar gdje sam završio 3 godine (SSS). Oženjen sam i otac dvoje djece. Na željeznici sam ostvario 42 godine radnog staža.

Čini mi se kao da smo Vas nedavno ispratili u mirovinu. Koliko je to sad vremena prošlo otkako ste otišli sa željeznice? Sa željeznice sam otišao polovinom 2019. godine, prihvativši od strane firme ponuđeni sporazumni raskid Ugovora o radu. Imao sam ozbiljnih zdravstvenih problema zbog kojih sam bio na dugotrajnom bolovanju, tako da je u tom trenutku taj sporazumni raskid radnog odnosa za mene bio najbolja opcija. Iako mi se čini da nema dugo kako sam otišao, od tada je prošlo već skoro 3 godine.

Ide vrijeme...

Kako su izgledali oni prvi umirovljenički dani; je li Vam bio problem naviknuti se na tu jednu posve novu situaciju?
Mogu ti reći da je bilo. Teško se odviknuti od nečeg što te je gotovo svakodnevno pratilo veći dio života. Neke stečene navike ostale su prisutne, tako da sam se još dugo vremena nakon što sam prestao raditi budio u isto vrijeme u koje sam prije išao na posao. Da ne pričam o snovima; još uvijek ponekad sanjam kolodvor, sanjam kako okrećem skretnice, manevriram... Sve one godine provedene na željeznici ostavile su svoj trag.

Što Vam najviše nedostaje iz tog vremena dok ste još radili?
Iz onog ranijeg doba nedostaje mi priateljstvo, druženje s kolegama i sve ostalo što je uz to išlo. Dok smo radili turnus 12/24/12/48 imali smo više vremena za sve, to je bilo Bogom dano vrijeme. Ovo kasnije, na samom kraju mog radnog vijeka bilo je pomalo „tijesno“; kratke smjene u kojima je bio uguran sav onaj posao koji je nekad bio raspoređen u onaj normalan turnus.

Kako ste već spomenuli, Vaš

odlazak u mirovinu velikim dijelom je uvjetovan teškom bolešću zbog koje ste trajno izgubili radnu sposobnost. Kakva Vam je sada zdravstvena situacija?

Ja sam radnu sposobnost izgubio zbog koljena koje sam morao operirati. Nedugo nakon toga otkriven mi je dobroćudni tumor debelog crijeva zbog čega sam ponovo podvrgnut operaciji. Tumor mi je odstranjen i za sada s te strane nemam većih problema. Naravno, moram redovno odlaziti na liječničke kontrole, ali sve u svemu, kad pomislim kako je moglo biti, zadovoljan sam. Osjećam se dobro i nadam se da će tako i ostati.

Da se vratimo sada u neke Vaše mlade dane. Koji su bili razlozi da ste se prije više od 4 desetljeća zaposlili baš na željeznici?

Kada sam završio srednju školu nisam se mogao zaposliti u struci. Bio sam šegrt u „Končaru“, međutim tamo nisam mogao dobiti posao. Da biste tada bili serviser uvjet je bio da posjedujete svoj auto, a ja si to tada nisam mogao priuštiti. Pokojni Bulić, skretničar u Osijek DG, predložio mi je tada da se probam zaposliti na željeznici. Tako sam ja „probao“

i ostao čitav svoj radni vijek.

Osim na željeznici, jeste li imali kakvog drugog radnog iskustva?

Radio sam 2 ili 3 kampanje šećerne repe kao transportni radnik u IPK-u. U stvari, radio sam sve što je trebalo, nisam imao točno određeno radno mjesto. Bio sam obični „šljaker“ i gdje je što trebalo, tamo sam išao. Takvo je bilo vrijeme, nije bilo puno prostora za biranje.

Gdje i na kojem radnom mjestu je počeo Vaš željeznički put?

Počeo sam kao kočničar u Osijeku. To je tada podrazumijevalo stalna putovanja. Pratio sam radne vlakove na svim okolnim prugama; prema Vinkovcima, Belom Manastiru, Virovitici, Strizivojni, Bogojevu... Jedno vrijeme išli smo sve do Koprivnice, međutim, to je kasnije promjenjeno tako da smo onda išli samo do Virovitice.

Kako su Vam izgledali ti prvi radni dani i po čemu ih pamtite? Pamtim kako sam došao mlad i neiskusan, ali bilo je tih starijih kolega koji su mi pokazali kako se radi. Razmišljaо sam tada hoću li moći sve to izdržati. Posebno teško bilo je po zimi; nije bilo službenih kola pa smo se vozili u „parnjači“ gdje je bilo tjesno i hladno. Bile su nam mokre i ruke i noge. Kasnije kad smo dobili službena kola onda je već bilo drukčije. Dobra stvar bilo je to što je onda bila dobra plaća i uredno su se plaćali prekovremeni sati, tako da sam jedno vrijeme imao plaću kao naš ondašnji direktor u Osijeku.

Možete li nam ukratko ispričati gdje ste i na kojim radnim

mjestima radili od tih prvih dana pa sve do Vašeg odlaska u mirovinu?

Na radnom mjestu kočničara radio sam od 1979. do 1984. godine. Nakon toga sam prešao u kolodvor Osijek Donji Grad za skretničara, ali u samom početku nisam radio kao skretničar, već sam jedno vrijeme radio kao čuvar na ŽCP-u, odnosno stražari 16. Poslije sam konačno došao na blok 2 u Osijek DG gdje sam i dočekao mirovinu. U međuvremenu sam po potrebi išao na zamjene u kolodvore Dalj i Erdut.

Što Vam je od svega nabrojanog posebno ostalo u sjećanju i zbog čega?

Nekako mi je najbolje vrijeme bilo ono provedeno „na kočnici“. Bilo je dinamično, putovao sam, mijenjaо kolodvore, upoznavao neke nove ljudе... Ono kasnije u Donjem Gradu bilo je pomalo monotono; uvijek isti vlakovi, ista lica, sve se ponavlja iz dana u dan. Pogotovo ovo vrijeme pred moј odlazak u mirovinu. Nekada je bilo po 50 ili 60 vlakova dnevno, radila je šećerana, „Saponia“, pivara, željezara, kožara... Na kraju se sve to svelo na nekoliko vlakova.

Jeste li tijekom radnog vijeka imali kakvih neugodnih situacija ili propusta za koje biste voljeli da se nisu ni dogodili?

Da, bilo je to nekako odmah nakon mog dolaska u Donji Grad kada sam imao jedan izbjegnuti nalet. Bio je to ulazak putničkog na teretni vlak. „Blok jedinica“ je zakazala, a bilo je loše vrijeme, padaо je snijeg, tako da u prvi mah nisam primjetio da predmetna skretnica na terenu nije „odradila“, odnosno nije se okrenula za





namjeravani put vožnje, dok su uređaji u bloku pokazivalo suprotno. Na svu sreću, sve se to na vrijeme zaustavilo i nije bilo nikakvih posljedica. Dešavalо se to i nekim skretničarima prije mene, samo što to meni nitko nije rekao niti upozorio na takvu mogućnost. Pokojni Zvonimir Razl, prometni kontrolor, bio je dobar čovjek i spasio me svih onih neugodnosti koje su obično pratile jedan takav izvanredni događaj.

Za vrijeme Domovinskog rata na radnom mjestu ste bili ranjeni. Možete li nam ukratko ispričati kako se to dogodilo?

Da, tada smo morali obilaziti prugu kako bismo se uvjerili da ista nije oštećena uslijed artiljerijskih djelovanja, odnosno „bubačine“ kako smo to tada zvali. Mi iz Donjeg Grada išli smo do polovine pruge između nas i kolodvora Osijek, a s druge strane išle su kolege iz Osijeka. Ujutro oko 7,00 sati u kolodvor je trebao doći putnički vlak i kolega Mile Radmanović i ja krenuli smo pregledati prugu. Kad smo se vraćali natrag čuli smo 3 granate kako zvijzde zrakom i na žalost, ona 3. bila je „naša“. Kolegi na svu sreću nije bilo ništa, a ja sam dobio jedan geler u ruku. Za to ranjavanje čak sam bio dobio i nekakvu malu invalidnost, međutim, već na prvom slijedećem pregledu kada su liječnici vidjeli da mogu pomicati prste, „skinuli“ su mi i to malo što sam dobio. Nisam imao volje niti žaliti se na tu njihovu odluku.

Sad kad je sve to iza Vas, kako gledate na onu Vašu odluku iz

1979. godine da se zaposlite na željeznici?

Na željeznici sam se zaposlio jer sam morao. Trebalо je tada od nečega živjeti, a kasnije kada sam zasnovao obitelj, trebalо ju je i prehraniti. Iz tih razloga sam ostao na željeznici i ne kajem se što sam ostao i što sam tu proveo čitav svoj radni vijek. Kuću sam napravio i djecu iškolovao zahvaljujući upravo toj željeznici, tako da ne smatram da sam pogriješio što sam tu ostao slijedeće 42 godine.

Otišli ste u prijevremenu mirovinu. Zbog onih Vaših kolega koje još uvijek rade, a isto kao i Vi razmišljaju o odlasku, možete li nam reći kakva je mirovina nekog s 42 godine radnog staža provedenih na željeznici?

Kad sam otišao u mirovinu, što znači prije 3 godine, prva mirovina bila mi je jad i bijeda; 2800,00 kuna, točnije koja kuna više od tog iznosa. Vidjevši rješenje o visini mirovine, pokajao sam se što sam prekinuo radni odnos. Sad je to nešto naraslo, tako da sada dobijem nešto oko 3200,00 kuna, ali i to je malo s obzirom na one 42 godine ostvarenog radnog staža. Sreća je što mi je i žena radila, pa kad se zbroji moja i njena mirovina, nekako nam ostane dovoljno za život.

Je li netko iz obitelji krenuo Vašim stopama kad je o željeznici riječ?

Nije; sin je otišao na Strojarski fakultet u Slavonskom Brodu, diplomirao i trenutno radi kao profesor u srednjoj školi u Donjem Miholjcu. Kćerka

je završila Ekonomski fakultet u Osijeku i sada radi u „Croatia banchi“ kao direktorica Sektora za razvoj. Tako da nijedno od njih nije završilo na željeznički niti je pokazivalo nekakav interes u tom pravcu. I bolje da je tako...

Pratite li još uvijek događanja na željeznicama?

Slušam, slušam sve što se događa, ali ne znam što bih ti rekao na to. Nije to više ona željeznička što je nekad bila. U ono zadnje vrijeme dok sam još radio, pa mi nismo imali svojih „strojeva“ da

nam voze vlakove, nama je netko drugi dolazio voziti naše vlakove i zauzimao trase. Meni se to nikako nije sviđalo. Mi smo bili obični „šljakeri“ za nekog drugog, a ne za našu željeznicu.

Održavate li kontakte s nekim od kolega koji još rade ili su poput Vas otišli sa željeznicama? Čujem se s ovim kolegama koji su mi tu bliže; sa Zlatkom Srdarevićem i Ivicom Grubešićem, prometnicima vlakova u mom bivšem kolodvoru. Čuo sam od njih da su još neke kolege poslije mene

otišli ili će uskoro otići u mirovinu. Sve se to polako „rasipa“, vrlo brzo neće ostati puno od one ekipe koja je radila sa mnom.

Bili ste dugogodišnji član SINDIKATA PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE i aktivni učesnik svih sindikalnih proslava i druženja. U kakvom su Vam sjećanju ostali ti događaji? Naravno da su mi ostali u lijepom sjećanju. Bio sam pozivan kad god je nešto bilo organizirano. Bila je to rijetka prilika da vidim neke ljudi i kolege s one zapadne pruge





prema Slatini i Cabuni. Neke od njih sam poznavao, međutim, kad nekog dugo vremena ne vidiš i nisi u kontaktu, jednostavno ih zaboraviš. Na tim sindikalnim druženjima ponovo bismo se vidjeli i podsjetili se jedni na druge.

Imate li danas kakvih kontakata s te strane?

Slabo, eto jedino još s tobom što se čujem. Prije sam se znao čuti i s „Keletom“ (Darko Keleković op.a.) i s još nekim, ali sve se to s prolaskom vremena polako „ohladilo“. To je u neku ruku i razumljivo; ljudi imaju svoje obaveze, svoje živote i ne ostaje im puno vremena za nešto drugo.

Evo nas i na Vašem posljednjem mjestu rada, točnije bloku 2 u kolodvoru Osijek DG. Jeste li od odlaska u mirovinu bili koji put ovdje?

Mislim da sam bio svega 2 puta, s tim da jednom od ta 2 puta na kolodvoru nisam zatekao nikog, vjerojatno su bili otisli po gablec. Nisam puno išao tamo jer je bila ta korona, a kako sam ja često bio u bolnici, bojao sam se da neću

„zaraditi“ još nešto što mi u toj situaciji nije trebalo.

Kakav je osjećaj ponovo se naći ovdje?

Dodeš, vidiš i to je to. Ne mogu reći da me to puno „dira“. Kad se sjetim kolike sam godine tu proveo i što sam na kraju za sve to provedeno vrijeme dobio, onda me to i ne dotiče toliko koliko bi možda da su okolnosti vezane uz visinu mirovine nešto drukčije.

Znam da mnogi ne vole pričati o tome, ali ipak ću Vas pitati; žalite li za prošlim vremenom?

Ne mogu reći da žalim. Meni se to sve svodilo na to da moram ići na taj posao, da moram raditi da bih nešto zaradio i samim tim postigao nešto u životu. Tako je bilo od prvog do zadnjeg dana mog rada na željeznici. Poslije svega toga, mogu reći da sam postigao sve ono što sam na početku svog radnog vijeka želio i planirao, tako da nemam razloga ni za čim da žalim.

Čime ste trenutno zaokupljeni, odnosno jesteli u međuvremenu našli nešto čime upotpunjavate

slobodno vrijeme?

Uglavnom sam kod kuće, pomognem sinu ono što mogu, hranim kokoši, radim nešto po bašći... Zbog zdravstvenih problema ne smijem se izlagati većim naporima i opterećenjima, što mi onda ograničava sve ono drugo što bih mogao raditi. Kad mi je zdravstveno stanje takvo da mogu voziti auto, odem sa suprugom malo do mora i nešto češće odemo tu do Vukovara. I to je uglavnom to.

Na samom kraju našeg razgovora, a budući da ovaj naš list podjednako čitaju kolege koje još rade, kao i one koje više nisu na željeznici, želite li im možda poslati nekakvu poruku ili ih jednostavno pozdraviti?

Jednostavno ih sve skupa želim pozdraviti i poželjeti im da nekako „izguraju“ do kraja radnog vijeka, odnosno do odlaska u mirovinu. Kako sam već ranije rekao kolika mi je mirovina, svim kolegama koji još uvijek rade na željeznici želim da kad jednom odu u zasluženu mirovinu, da im ona bude veća nego što je ova moja.



BORIS ŠVALJEK

prometnik vlakova u kolodvoru Zabok

DA SE NIKAD VIŠE NE PONOVI

RAZGOVARAO: Anto Iličić
FOTO: Anto Iličić

Boris Švaljek rodio se 1962. godine. Na željezničici je od 1981. godine. Prvih 10 godina odradio je u Krapini kao prometnik vlakova, a od 1991. radi u kolodvoru Zaboku. Nitko iz obitelji nije mu radio na željeznicu, a i djeca grade svoj put izvan željeznicice. Njegov dolazak među nas dogodio se u to vrijeme prilično uobičajeno: nije bilo dovoljno kandidata među djecom željezničkih radnika i umjesto grafičke škole Boris je odabrao željeznicu. Ostalo je povijest.



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

Oda, bilo je više strogosti, discipline, bilo je više kontrola. U to vrijeme rijeke putnika su dolazile i odlazile s naših kolodvora. Bilo je i puno teretnog bruta, puno expressa. De nosi, predaji... radilo se puno više.

Sudionik ste Domovinskog rata. Kad ste se uključili?
U Domovinski rat sam otišao 1995.

godine. Samostalna postrojba HV 31. inženjerijska bojna „Crne marame“. Ja sam i prije pokušavao priključiti se u neku od postrojbi, ali nije se dogodilo...

Kako su izgledali Vaši prvi ratni dani?

Jasno je da je čudno kad obučete uniformu, kad dobiješ pušku...

Sudjelovali ste u obrani RH tijekom Domovinskog rata. Biste

li podijelili neka iskustva iz ratnih dana?

U to ratno vrijeme bio sam na Banovini, u Dvoru na Uni, Petrinji, Sunji. Najteži dio je bila zima na Zrinskoj gori.

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

Naravno. Nije me razvoj prilika nakon Domovinskog rata pokolebao.

ŽELJEZNIČARI SU STVARALI LIJEPU NAŠU

Samostalna domovina neusporediva je sa svim drugim u životu.

Znamo da su dragovoljci Domovinskog rata dragovoljno su stali o obranu 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?

Okolnost poziva ne umanjuje moju želju da se i ranije uključim u ratne postrojbe, u Pume a kad nije išlo u Tigrove. Nekako nije išlo, uvijek je tu bio posao i uključenje se odgađalo...

Život branitelja poslije Domovinskog rata često je komplikiran. Hrvatski branitelji stalno »na tapeti« skoro svim hrvatskim vladama, te usprkos svim deklarativnim istupima

pojedinih ministara i političara, njihovim protokolarnim gestama, kao da postoji stalna napetost na tim relacijama. Čini se da skrb za njih nije zadovoljavajuća?

Baš tako, nije zadovoljavajuća, nije onakva kakvu branitelji zaslužuju. Mišljenja sam da branitelji zaslužuju najbolji tretman. Neprihvatljivo mi je da se moraju boriti za svoja prava.

Često svjedočimo kako branitelji nisu našli svoje mjesto nakon rata. Branitelji su moralna elita našeg društva kako zbog osobne žrtve za sve nas, za drugoga, za narod, za državu. Nedvojbeno je da su za ideale i našu slobodu branitelji žrtvovati svoje zdravlje a često i davali svoje živote. Kako gledate na medijski tretman branitelja? Pratim i čitam. Ja znam da je bilo puno branitelja koji su bili u HV puno

više od mene, koji su zasluzili. Ni te i takve okolnosti nisu me pokolebale u obrani naše domovine.

Rat je strahota. Što je Vas najviše potreslo?

Gledati kako mladi ljudi ginu bilo mi je neopisivo teško. Puno je mladića, od kojih neki nisu bili ni punoljetni, je stradalo. Ta dimenzija rata me dugo progonila.

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?

Ja sam predsjednik podružnice udruge branitelja podružnice Varaždin. Kupili smo jednu staru kuću koju još uređujemo kako bi se





mogli sastajati. Rado se okupljamo za poznate godišnjice ratnih događanja.

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

Teško je... teško, kad čovjek zna što je bilo. Sve što bi rekao je malo... Posjećujem i Vukovar i Škabrnju i Nadin i druga mjesta stradanja.

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

Moglo bi se više. Neki branitelji su u mirovini, malo mirovini. Teško žive... a neprimjereno je da su takvim prilikama sad kad njima treba a kad je svima u Lijepoj našoj trebalo branitelji su dali najvrijednije...

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

Nisam se vrati odmah. Bio sam još šest mjeseci u vojski. Bilo je nekih planova za ostanak.

Povratak - danas ste vojnik, sutra ste civil.

Trebalo je malo vremena da dođeš opet sebi na radnom mjestu. Kolege su pokazale velik razumijevanje pa je povratak bio bez stresa.

Osim na poslu trebalo se vratiti i privatnom životu. Je li bilo teško uključiti se i živjeti običan život?

Rekao bih da je išlo normalno. Kad dođeš u svoje mjesto, među svoje, u sportsku ekipu, a većina nas je ionako sudjelovala u obrani Domovine, onda ništa nije neobično, a svakako nije teško.

Vratimo se poslu, ovome današnjem. Rekli ste imate dosta radnog staža. Međutim, promjene su oko vas. Bojite li se danas, sada, nečega na poslu? Otkaza? Premještaja?

S ovoliko staža, mislim, da premještaj neću dobiti. A ostale promjene događaju se, ali me ne pogadaju, tak oda nemam nikakvog straha.

Svi mi imamo neke snove koje nismo uspjeli ostvarili. Imate li vi žal za nekim neispunjениm snovima izvan željeznice?

Danas jedino sebi zamjeram i krivo mi je što nisam završio fakultet. Krenuo sam, ali sam negdje zastao i odustao.

Kakvo ste prihvatali modernizaciju u Zaboku?

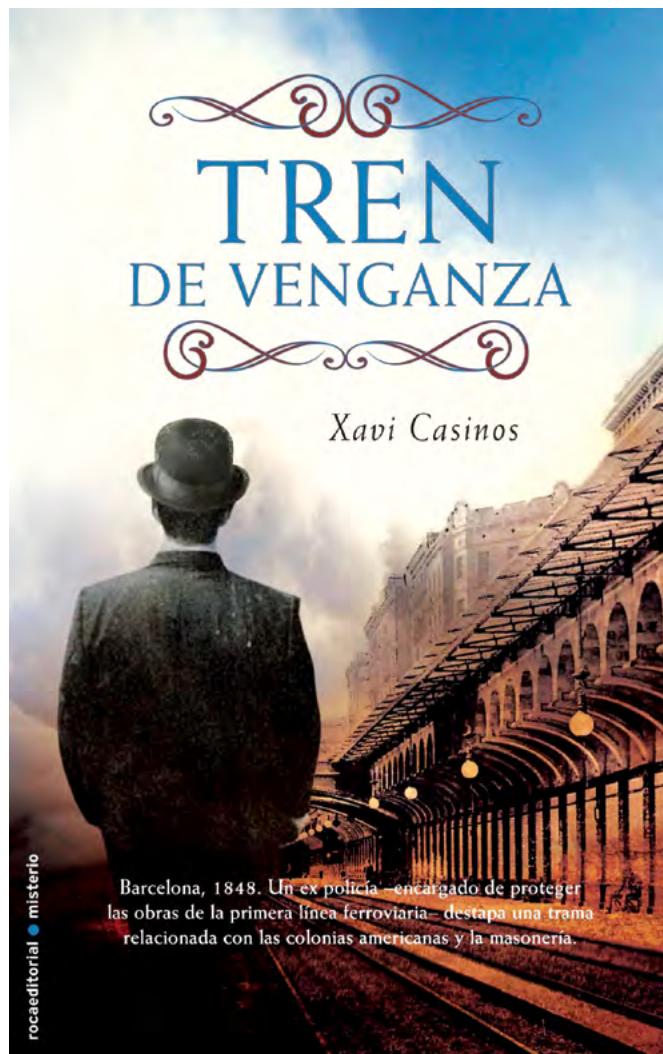
Vjerujte mi, nisam očekivao modernizaciju. Kad je to počelo i sam sam bio u čudu. Žao mi je što nisu isplanirana i napravljena dva kolosijeka do Zaboka, ali i ovo je dobro. Fali nam bolja kolosiječna slika, s tim da je teretni dio kolodvora dobar. Kao i sa svim novostima tako i putnici nisu zadovoljni zbog obaveznih hodanja kroz pothodnike. Naročito stariji putnici i oni koji dolaze zbog bolnice. Što se nas u kolodvoru tiče radna atmosfera je dobra, mada nemamo dovoljno prometnika vlakova za rad u turnusu. Suradnja s prijevoznicima je dobra. Sve što treba odraditi mi odradimo i to se uredno plati. Konačno, uz modernizaciju kolodvora dobit ćemo čajnu kuhinju i sanitarni čvor uz prometni ured.

Razmišljate li o mirovini?
Dođe to vrijeme i dođu i takve misli, ali sve sam odlučniji ostati do kraja, do punih 65 godina života.

ŽELJEZNIČARI SU STVARALI LIJEPU NAŠU

ŽELJEZNIČKA ČITAONICA

Piše: Nebojša Gojković
Foto: Internet



U našoj rubrici „ŽELJEZNIČKA ČITAONICA“ predstavljamo Vam još jedno djelo nastalo kao plod inspiracije nekog od stranih autora. Riječ je o uvjetno rečeno, povijesnom romanu „Vlak osvete“ španjolskog autora Xaviera Casinosa. Razlog zbog kojeg smo ovo ostvarenje uvrstili u našu „čitaonicu“ proizlazi iz činjenice da se kompletan njegova radnja temelji na izgradnji prve željezničke pruge u Španjolskoj koja je polovinom 19. stoljeća spojila gradove Barcelonu i Mataro, kao i probleme s kojima su se izvođači radova čitavo to vrijeme suočavali, počevši od otvorenog protivljenja nekih interesnih skupina pa sve do učestalih napada i sabotaža. Čitava priča započinje razgovorom dvojice glavnih likova, točnije Rubena Kardone i Tomasa Boade. Prvi je bivši policajac

poznat po svom talentu za provodne istrage. Iz policije je izbačen ne samo zbog svojih radikalnih stavova, već prije svega zbog načina na koje je te stavove zastupao. Naime, 1843. godine sudjelovao je u ustanku protiv španjolskog regenta Baldomera Espartera, a 2 godine kasnije aktivno je učestvovao u pobuni regruta zbog čega je bio uhapšen i utamničen. Nakon puštanja na slobodu preživljavao je radeći kao privatni istraživač i tjelehranitelj.

Drugi glavni lik, odnosno Tomas Boada, povratnik je u Barcelonu nakon nekoliko desetljeća provedenih u Americi, a gdje je na prilično sumnjiv način došao do ogromnog bogatstva. Ono što se najčešće spominje kao mogući izvor njegova kapitala jeste trgovina robljem, točnije mlađim ljudima u naponu snage koje je svojim brodovima iz Afrike prevozio u Ameriku kako bi ih tamo prodao kao radnu snagu. Vratio se voden mišlju da u Španjolskoj izgradi prvu željezničku prugu koja bi njegov rodni grad povezala s prijestolnicom Katalonije. Bila bi to s jedne strane nekakva njegova ostavština i vraćanje duga koji je osjećao prema svom rodnom kraju, dok je s druge strane to bio i svojevrsni spomenik koji je još za života odlučio sam sebi izgraditi. Povod za Boadin razgovor s Kardonom bila je

njegova namjera da ga angažira kako bi otkrio tko стоји iza napada na radnike koji grade prugu, kao i učestalih noćnih sabotaža na već izgrađenim objektima. Privučen ovom Boadinom ponudom, a prije svega prilično nezavidnom situacijom u kojoj se trenutno nalazio, Kardona pristaje na ovaj angažman te se već iste večeri prihvata posla, odnosno istrage. Zajedno s Franciscom, afrikancem koji je bio vjerni Boadin pratilac i čovjek koji se od njega već desetljećima gotovo nikada nije odvajao, pod okriljem noći upućuje se šefu gradilišta željezničke trase koji je bio smješten u radnom logoru podignutom pored same pruge. Na svom putu prema logoru nailaze na dio trase na kojem primjećuju grupu nepoznatih osoba koja je nešto radila na pruzi. Kako su bili u potpunom mraku, Kardona je odmah zaključio da je riječ o saboterima te su se on i Francisco odmah zaputili prema njima u namjeri da uhvate nekog od njih. U sukobu koji je uslijedio, Kardona je jedva uspio izvući živu glavu i to ponajprije zahvaljujući pravovremenoj reakciji Francisca. On je uspio prilično jako u glavu udariti jednog od sabotera koji je na Kardonu bio potegao nož. Taj udarac, bolje reći ozljeda koja je nakon njega nastala na njegovu licu, bio je trag pomoću kojeg će Kardona doći najprije do samog sabotera, a kasnije i do mesta na kojem su se regrutirali i svi ostali kriminalci koji su aktivno učestvovali u diverzijama na pruzi, kao i napadima na neposredne izvođače radova. Riječ je bila o Lučkom domu, prihvatilištu mornara koji su u Barseloni bili u prolazu, a koje će Kardona pod krinkom uručivanja humanitarne donacije ubrzo posjetiti. U međuvremenu, Tomas Boada doživio je srčani napad nakon što mu je netko nepoznat uručio pismo. Intuicijom starog policajca, Kardona je pretpostavio da je razlog srčanog napada upravo to pismo, odnosno njegov sadržaj. Ušavši u Boadinu kancelariju, na stolu je našao komad papira na kojem je stajala tek jedna riječ sastavljena od nekakvih nepoznatih znakova. Kasnije će uz pomoć svog

prijatelja Manuela Saurija, vlasnika tiskare i urednika lokalnih novina, saznati da je riječ o poruci napisanoj masonskim alfabetom. Tog trenutka Kardona shvaća da je i njegov dugogodišnji prijatelj pripadnik te tajne organizacije i da je sve te godine to uspješno od njega skrivao. Zbog masonske pravila koja ga na to obvezuju, Sauri ne želi otkriti sadržaj poruke, ali uspijeva nagovoriti Kardobu da se i sam prikluči masonskoj organizaciji. Ovaj na to pristaje jednim dijelom iz pragmatičnih razloga, odnosno da bi dešifrirao onu poruku, a drugim dijelom iz puke znatiželje. U ovom dijelu romana autor se prilično detaljno pozabavio temom masonerije, gotovo na dokumentaristički način opisujući ceremoniju Kardobine inicijacije, te nešto kasnije i njegovo hijerarhijsko uspinjanje od onog početnog stupnja, točnije šegrta, preko pomoćnika pa sve do majstora masona, kao i drugih masonske rituala koji se primjenjuju u njihovim mnogobrojnim ložama širom svijeta. Nakon što je i sam konačno postao punopravnim članom ove organizacije i nakon što su mu s očiju skinuli povez koji je svo vrijeme inicijacije nosio, Kardoba je među svojom novom „braćom“ ugledao neka dobro poznata lica. Pored Saurija bio je tu još jedan njegov prijatelj, glazbenik Anselmo Klave, zatim pisac Antonio Altadila, te Narsis Monturiol, njegov suborac u posljednjoj organiziranoj pobuni. Ne želeći gubiti vrijeme, uz očekivanu Sarjevu pomoć Kardoba uspijeva razriješiti enigmu poruke koja je do te mjere uzrujala Boaudu da je zbog nje doživio srčani napad. U poruci je masonskim znakovljem pisalo: „Osveta“. Tog trenutka Kardoba shvaća da su Boada, kao i njegov nerazdvojni prijatelj Francisco, isto tako masoni. S tom spoznajom upućuje se k Boadi čije je zdravstveno stanje sada već iznimno loše. Nakon što mu je Kardoba dao do znanja da je i sam u međuvremenu postao dio tajne organizacije, Boada odluči da mu ispriča tajnu za koju je osim njega znao još samo Francisco, o događaju koji se zbio prije otprilike 4 desetljeća, a svoje korijene ima upravo u masonskoj organizaciji i obvezama koje svaki kandidat mora prihvati kada postane njezin član. Osim toga, osjećajući da mu

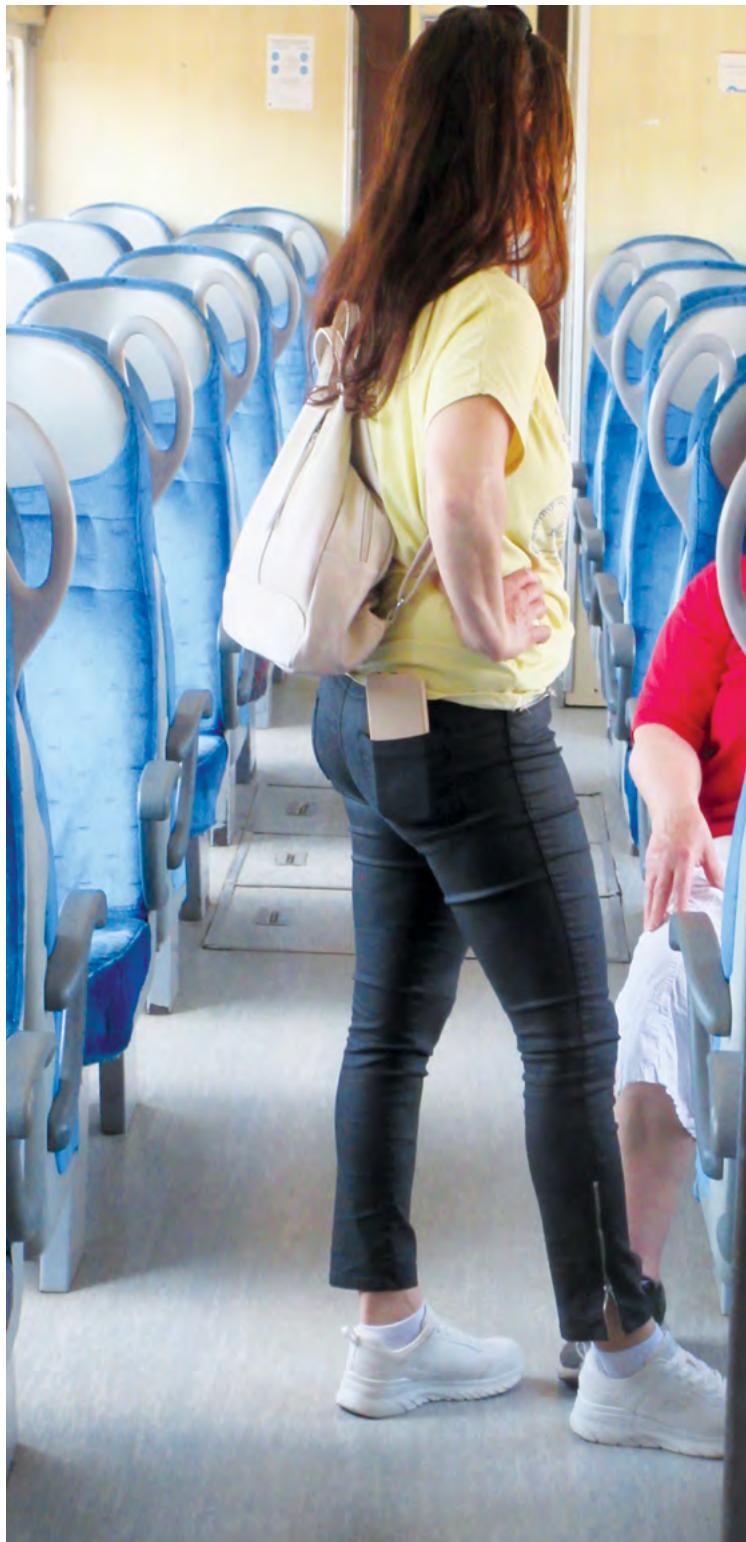
se neminovalo bliži kraj, Boada zamoli Kardobu da nakon njegove smrti ispunji ono što on nije uspio za života, odnosno da njegovog prijatelja Francisca vrati u Afriku, na ostrvo Gore s kojeg je na silu odveden još prije nekoliko desetljeća. Nakon što mu je Kardoba obećao ispuniti tu posljednju želju, odlazi od njega s potpunom spoznajom o tome tko stoji iza svih onih napada i sabotaža na pruzi. Riječ je bila o bivšem Boadinom prijatelju i „bratu“ iz masonske lože, izvjesnom Huanu Delgadu koji mu se na svaki način pokušavao osvetiti zbog onog događaja od prije 40 godina. Tada kreće očajnička utrka s vremenom, točnije danonoćna nastojanja Kardobe da sprječi Delgada u njegovoj namjeri da sabotira već pripremljeno svečano puštanje u promet već gotove pruge od Barcelone do Mataroa. Rezultat te utrke, kao i odgovor na pitanje da li je Kardoba na kraju ispunio svoje obećanje dato Boadi da će Francisca konačno vratiti u Afriku, ostavljamo Vam da otkrijete sami. Roman „Vlak osvete“ jednim dijelom zasnovan je na stvarnim događajima odigranim u Barceloni tokom izgradnje prve željezničke linije u Španjolskoj, a koja je 1948. godine spojila katalonsku prijestolnicu s rodним gradom njenog inicijatora, povratnika Miguela Biade, koji je bio inspiracija autoru Casinosu za lik Tomasa Boade. Biada je tada s tih prvih izgrađenih 26 km pruge započeo nešto što je tijekom slijedećih 170 godina izraslo u ono što se danas zove „Španjolske državne željeznice“, odnosno kompaniju koja zapošljava oko 14 000 radnika i obavlja promet na mreži pruga ukupne dužine od oko 15 000 km. Od tog broja 7 000 km je elektrificirano, a vlakovi koji njima prometuju razvijaju brzine do 300 km/h. Osim lika Miguela Biade, stvarni povijesni likovi koji se pojavljuju u romanu su i Manuel Sauri, važan knjižar i izdavač tog vremena, zatim glazbenik Anselmo Klave, potom Narsiso Monturiol, izumitelj podmornice, te naposlijetu pisac Antonio Altadil. Autor ovog romana Xavier Casinos španjolski je povjesničar, pisac i novinar. Rođen je u Barceloni u kojoj i danas živi i kojoj je posvetio većinu od svojih 16 objavljenih knjiga i eseja. Dugo godina bio je glavni i odgovorni za odjel „Gran Barcelona“ u „El Periodico de

Catalunya“, odnosno dnevnim novinama sa sjedištem u Barceloni, a trenutno je izvršni direktor „COM Radia“, te direktor komunikacija za Pokrajinsko vijeće Barcelone. Najpoznatija pisana djela (uz ovo koje smo Vam predstavili) su mu „Tajne Barselone“ (serijal od 3 knjige), „Franco protiv Masona“, „Masonska Barcelona“ te „Misterij jogurta s isteklim rokom ili kako ponovno izmisliti novine“. Osim što najčešće piše o svom rodnom gradu, omiljena tema mu je i slobodno zidarstvo ili masonerija, tajni strogi hijerarhijski organiziran pokret (bolje reći interesna skupina) nastao u prilikama liberalnog prosvjetiteljstva, a koji se sastoji od bratskih organizacija razgranatih po cijelom svijetu. Nešto više o ovoj organizaciji i njenom ogranku u Hrvatskoj imali ste priliku saznati prije 2 godine kada je Glavni državni odvjetnik Dražen Jelenić podnio ostavku na tu dužnost nakon što je otkriveno da je i sam pripadnik masonske lože. Posebno zanimljiv bio je medijski „rat“ između njega i „brata“ mu Nikice Gabrića, poduzetnika i „velikog masonske majstora“. Nakon svega što smo tada čuli, logički se nameće pitanje: ako su takvi prema „braći“, kakvi su tek prema onima koji im nisu u „rodu“? Roman „Vlak osvete“ teško ćete naći u našim knjižarama, a ništa bolja situacija nije ni u knjižnicama. Može ga se pronaći tek u slobodnoj prodaji, odnosno putem malih oglasa, a košta otprilike koliko i dvije princs krofne u lokalnoj slastičarnici. Najlakši način da ga pročitate jeste putem interneta, budući da ga se tamo bez ikakvih poteškoća i potpuno besplatno može pronaći u PDF verziji. Roman se posebno preporuča svima onima koji su još uvijek zaljubljenici u one stripove (crtane ili pisane) koje smo kao djeca čitali i razmjenjivali, iz razloga što sam sadržaj uvelike podsjeća na neka od tih nezaboravnih ostvarenja.

DOGOVOR KUĆU GRADI ILITI KOLEKTIVNO UGOVARANJE - II

u skretanje by nenad katanich

FOTO: Nebojša Gojković



**NIJE BIO
SIGURAN, ALI
NIJE MU SE
SVIDJELO ŠTO
VIDI. UBRZAO
JE KORAK,
ALI ZBOG
PRETILOSTI I
UZBUĐENJA
ODMAH SE
USPUHAO
I POČEO
ZNOJITI.**

Ivek je popio svoj konjačić i zadovoljno zapalio cigaretu i pogladio se po svom pretilom trbuhu. Iako nije imao taj običaj, to jutro je mislio proći peronom, pozdraviti željoše, doći do šefa kolodvora i prometnog ureda. Zatim će pitati prometnike kako su zadovoljni novim stolom i tada im provući informaciju da se ide na daljnje „privremeno“ smanjivanje izvršitelja. Da ne bude poslije da on nije rekao, pa da ga sindikalci prozivaju za to. Čekao je samo sindikalca Jamezdina pa da idu zajedno. Jamezdin je kasnio. Ne zato što nije mogao stići na vrijeme, već iz razloga da prida sebi na važnosti.

Tako su veselo krenuli prema peronu. Jamezdin, stari sindikalni rutiner, ugledao je u daljini skretničara Bartola kako ide čisti skretnice. Jamezdin se odmah udaljio metar od Iveka i složio ozbiljnu facu. Kao, oni i Ivek nemaju ništa zajedničko. Približavajući se prometnom uredu Ivecu je bilo nešto sumnjivo. Zaškiljio je i stavio dlan iznad očiju da bolje vidi. Nije bio siguran, ali nije mu se svidjelo što vidi. Ubrzao je korak, ali zbog pretilosti i uzbudjenja odmah se uspuhao i počeo znojiti. Kada je došao bliže nije mogao vjerovati svojim očima: novi radni stol stajao je vani, ispred prometnog ureda. Prašnjav, umrljan od lokvica kiše, mačjih dlaka i pokidane zaštitne ambalaže. Samo je maca Žučka, kada ih je ugledala, skučila

sa stola, prekinuta u jutarnjem drijemežu, i veselo oštreci kandže na nozi stola spremajući se doći do Ivecu i Jamezdina da pokuša izvući maženje, pa i eventualno neki zalogaj. Ivec je razrogačio oči i usta od čudenja. Nije mogao vjerovati onome što vidi. Nije izdržao da dođe do šefa kolodvora već je izvadio mobitel i nazvao ga da se odmah nacrta. U roku pola minute šef se nacrtao u besprijekornoj uniformi i osobnog izgleda. Šef je već očekivao paljbu od Ivecu pa je pozvao i sindikalca iz onog drugog sindikata da amortizira Ivecov bijes. A što je drugo mogao? Ljudi nema, a postojeći se ne žele staviti na raspolaganje. A neki stvarno imaju zdravstvenih problema. Eh, kad će ta mirovina...

Ivec se suzdržao da ne plane na peronu, jer je u znau da u takvoj situaciji može naići neki novinar i složiti neku bezveznu priču, a već mediji imaju željeznici na piku pa se to sigurno ne bi svidjelo onima gore. Naročito kada je ugledao i sindikalca iz onog drugog sindikata. Samo im je rukom pokazao da uđu u prometni ured. Iznenadeni Irena i Nikola brzo su se snašli. Ipak su oni prometnici od formata. Znali su da kada face upadnu u prometni da u sekundi stvore atmosferu kakvu šefovi žele vidjeti. Irena je diskretno maknula džezvu za kavu a Nikola kao Nikola, u sekundi se dosjetio i spačke s podbadanjem. Skučio je kao mačak do police sa starim evidencijama i uzeo naramak

ispisanih knjiga i u naručje i jako puhnuo tako da je prašina poletjela šefovima u oči.

- Što to radiš čovječe, jesli poludio? - kroz kašlj je Ivec.

- Šefe, moram podmetnuti pod radni stol. Stol se raspaо i noga već puca pa se bojam da će se kolegici Ireni sve stropoštati sa stola... - tiho i molečivo će Nikola. Tada je nastala žučna rasprava. Sindikalci i šefovi su počeli su raspravlјati sve glasnije i žučnije, upadajući u riječ jedan drugome. Uglavnom Ivec je govorio da ga ništa ne zanima, da se novi stol mora unijeti i stari i iznijeti iz prometnog ureda. Šef je već izgubio glas objašnjavajući da on ne može učiniti ništa, da bi to napravio najradije sam, ali ne može. Jamezdin je samo slijegao ramenima i u biti dodavao ulje na vatru, a onaj iz drugog sindikata je upro objašnjavati da toga u kolektivnom ugovoru nema, da nema osnove da se djelatnike natjera na taj rad i da im se dovede zdravlje u opasnost. Tko će biti odgovoran? I koja zaštitna sredstva trebaju koristiti? Da li trebaju biti poučeni za taj rad? I da li ih se može, pače treba, adekvatno nagraditi za taj rad?

Irena je dreknula: „Dosta, ne mogu raditi od buke!“

Akteri su se povukli u ured šefa kolodvora, a Irena je opet stavila džezvu za kavu na rešo.

{nastaviti će se}

SPVH SKANDINAVKA

AUTOR: ZELJKO JANDRAGIC	ULAZNI, IZLAZNI, PROSTORNI I ZASTITNI	SPORTSKI KAPUTI UKOSO UŠIVENIH RUKAVA	RADOM OPLEMENITI	RIBARSKA ILI PAUKOVA	MJESTO ZA IGRE NA SREĆU, KOCKARNICA	VRHOVNO GERMANSKO BOZANSTVO	KUĆA NA DRVENIM STUPOVIMA PODIGNUTA IZNAD VODE	"TRAINING"	
ZVUĆNOST, GLASNOST									
NAJVEĆI SJEVERNO- AMERICKI POLUOTOK									
NASILNO PONASANJE									
MOKRINA, VLAGA (MN.)								GRUDICA ZGRUSANE KRVI, UGRUŠAK	
BIVŠI PRED- SJEDNIK HGK-e VIDOŠEVIĆ						RIJEČCA NUTKANJA FRANCUSKI SKLADATELJ, HENRI			
OSTALI, DRUGI				PJEVAČ REDDING PRILOG: U ONOJ KOLICINI					
NAPRAVA ZA PROS- JAVANJE BRASNA				MUŠKI RODitelji GRAD U S/ DIJELU BIH					
NAJTANJE SLOVO		REDATELJ BERGMAN STANOVNIK DRŽAVE U JUŽ. AZUJ						URAN	DRVO TIKA, INDIJSKOG HRASTA
GORAN PRPIC		ORESTIJA OD MILJA PRAVITI GRIMASE OD GAĐENJA			POGODAK U VLASTITU MRĘZU BIV. TENISAČ AGASSI			ODERANO MJESTO NA KOŽI, OGULJOTINA	AMERIČKA GLUMICA LEE NOLIN
AKCENT							PJESNIČKA ZBIRKA ZOLTANA CSUKE "SANitet"		POSTAVITI MEĐU, RAZ- GRANIČITI
TVAR U PROIZVODNJI BOJA I LAKOVA					UREDAJ ZA SKENIRANJE PRILOG: POIZDALJE				SUSTAV NAVIGACIJE ZA ODREĐI- VANJE POLO- ZAJA BRODA
PTICA MOĆVARICA CRNA PERJA				BIVŠI HRVATSKI KOŠARKAŠ GLUMAC DELON					
	UZGOJ STOKE PLEMENITA KOVINa (SIMBOL Au)								INDIJ
"ZDRAŽENA TEKSTILNA INDUSTRija"			MANEKENKA WEK SOPRANI- STICA MURSKA			VJERNOST (TURC.) GRAD U IST. DIJELU INDIJE			NATRIJEV KARBONAT
LISIĆ CVJETNE KRUNICE				UPALA NOSENE SLUŽNICE VRSTA GLODAVACA					
INDIGO - BILJKA			PJESMA GRUPE MAGAZIN ANCONA						KISIK IVICA KOSTELIĆ
OTOČNA SAVEZNA DRŽAVA AUSTRALIJE						KISELINA (LAT.) "ANNO"			
MEDUKON- TINENTNA VODENA MASA				UKRASN CRTEŽ U BOJI, IZVEŽEN NA TKANINI			NASELJE IZMEDU LOVRANA I OPATIJE		



stocarstvo, in, zit, alek, latice, rinitis, anil, ma dana, o, tasmanija, acid, ocean, sara, lka.
RJESENJE: gromkost, labrador, agresija, vlažine, nadan, nu, in, inima, sti, oči, i, magmar, gd, ora, autogol, naglazak, idemo, skridin, skener, liska, dino rada,