

VIJESTI SINDIKATA PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE

NA PERONU



ožujak 2023.



PLAN POSLOVANJA ZA 2023.
OSVRT

KONFERENCIJA U SPLITU
BUDUĆNOST ŽELJEZNICE U DALMACIJI

POZNATA LICA I ŽELJEZNICA
VID BALOG

FOTO: Nebojša Gojković



FOTO CRTICA IZ VIROVITICE

FOTO: Nebojša Gojković





FOTO: Nebojša Gojković

BRATSKA ZAMOLBA

Gledam malo o onoj tragediji u Grčkoj gdje je izginulo toliko mladih ljudi. Posebno mi teško pada jer je po sredi ljudska grijeska, propust, nepažnja. Kada se dogodi samo šteta materijalna to je mnogo lakše ali kao odu ljudski životu to je zbilja teško. Kao direktor toga sam se nekako najviše plašio da netko zbog gluposti i nepažnje, brzopletosti ne napravi nekakvo čudo. Zato sam bio poprilično strog, ali sam znao imati i razumijevanja i određenog stupnja tolerancije kada mi je netko rekao uradio sam tako i tako jer sam želio biti siguran da se neće ništa dogoditi. Na sreću, hvala Bogu, zajedničkim trudom i suradnjom nije bilo većih gluposti, a one koje sam ipak kaznio uvijek su došli i na koncu priznali - bili ste u pravu. Veoma mi je žao onih ljudi koji su sada z Grčkoj u problemu - teški, veoma teški trenutci su to. Zamolio bih, ako smijem moliti, upozoravajte vaše članove da budu pažljivi, da rade propisno - to je

mnogo lakše no sada liječiti rane poput onih u Grčkoj. Bolje je da vlak i stane minutu pa da sve bude sigurno no ovako kako je to sada tamo u Lariasi. Neka im ono iz Škrljeva bude opomena, onu štetu će netko platiti ali ljudski život je neprocjenjiv. Bio sam član istražnih povjerenstva za onu nesreću u Crnoj Gori kada je izginulo 43 ljudi, iz vande Crne Gore su izričito tražili moju malenkost i jednog profesora sa fakulteta iz Beograda jer su znali da ćemo se potruditi. Mi smo tražili da budemo uključeni od početka istrage do donošenja sudskog epiloga. Koliko sam tu teških trenutaka preživio s tim ljudima i nesretnicima koji su izgubili svoje - teške subbine. Zato molim, ako to uopće smijem, da kao sindikat učinite sve da se što manje ovakvih stvari dešava.

Iskreno i od srca.

vaš Josip

IMPRESUM

Glavni urednik:
Anto Iličić

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

Naslovnica:
VID BALOG
glumac
foto: Nebojša Gojković

Više Vam „leže“ vijesti bez „uljepšavanja“, bez komentara? Želite li da i Vaša vijest ili priča bude objavljena? Kako bi vijest što bolje dočarala atmosferu u vašem kolodvoru, možete uz tekst poslati i fotografije u .jpg ili .tif formatu, minimalne veličine 3000x2200 piksela.

„Na peronu“ je prava adresa.
Pišite nam na:
spvhaperonu@gmail.com

OSVRT NA PLAN POSLOVANJA ZA 2023. GODINU

PiŠE: Anto Iličić
FOTO: Ivica Stojak



Na sjednici NO HŽ Infra održanoj 23. veljače 2023. usvojen je Plan poslovanja za 2023. te projekcije Plana poslovanja za 2023. - 2027. godine. Kako članovi SPVH, a i radnici HŽI rijetko imaju priliku prolistati taj izuzetno važni dokument red je da ga u najgrubljim crtama predstavimo, uz komentare i pitanja koja sam postavljao na sjednici.

Da podsjetimo, HŽ Infra je društvo od strateškog značaja koje upravlja željezničkom infrastrukturom u RH, a bavi se organiziranjem željezničkog prometa, osiguravanjem pristupa i korištenja željezničke infrastrukture svim podnositeljima zahtjeva koji ispunjavaju uvjete propisane Zakonom o željeznicama, organizacijom javnog prijevoza i prijevoza za vlastite potrebe. Trebala bi se baviti održavanjem i osvremenjivanjem željezničke infrastrukture, njezinom zaštitom te poslovima investiranja u gradnju željezničke infrastrukture, no tu traje duga priča zanemarivanja...

Planirane aktivnosti na održavanju, obnovi, modernizaciji i izgradnji željezničke infrastrukture uskladene su s trenutno poznatim i realnim izvorima financiranja tih aktivnosti. Dokument Plan poslovanja HŽI je

zbroj dosega Kontrolinga koji se bavi vizualnom šminkom stranica i hrpm nepotrebnih poglavila koja ga čine preobimnim za iole ozbiljniju primjenu. Nema mjerljivih ciljeva, nema naznaka razvoja, nema naznaka poboljšanja... nema po meni važnih informacija o prihodima i rashodima, ali zato je pretrpan podacima koje objavljuje Agencija za sigurnost željeznički promet i Državni zavod za statistiku...

U strateškim određenjima između ostalih upisani su ciljevi:

- povećanje kapaciteta pruge, a na najiskorištenijim dijelovima i izgradnja drugog kolosijeka,
- povećanje brzine (na prugama od međunarodnog značaja do 160 km/h, na regionalnim prugama do 120 km/h, a na lokalnim prugama do 80 km/h) i skraćivanje voznog vremena čime se, pored ostalog, stvaraju uvjeti za unapređenje prijevoznih usluga,
- povećanje razine sigurnosti te smanjenje broja nepredviđenih smetnji u prometu, što rezultira višom razinom redovitosti prometa i smanjenjem vjerojatnosti nastanka šteta i veličina šteta
- ulaganje u dionice paneuropskih koridora RH1, RH2 i RH3 na kojima

se prevozi najveći broj putnika i tereta, kako bi se prijevoz s europskih koridora preselio na hrvatske krakove paneuropskih koridora, pri čemu je važno uskladiti investicije sa susjednim zemljama koje se nalaze na istome koridoru

• racionalizacija poslovanja kroz smanjenje troškova održavanja stabilnih kapaciteta, što bi kroz povećani opseg prijevoza rezultiralo povećanjem prihoda od pristupa i korištenja željezničke infrastrukture lako EU specifično nudi vreću bez dna za projekte "high-speed" (HS) pruge 300 - 350 km/h, a sve zemlje u našem okruženju su prisutne, HŽI ne zapisuje strateško određenje o ovoj mogućnosti. Čak su začuđeni samim pitanjem, jer eto nema novaca... Kažu, Anto pa nemamo novaca za osnovno funkcioniranje, a ti pitaš za pruge velikih brzina. Na drugom pak mjestu i bez potpitnja govore kako nema novaca za uzaludno trošenje, ali za učinkovito trošenje novaca ima u izobilju...

Čudi i izostanak naznake ikakvog određenja prema Hrvatskoj strategiji za vodik do 2050. godine, o dekarbonizaciji željezničkih pruga te načinu njegova iskorištenja

(mogućnosti proizvodnje vodika, skladištenja i transporta vodika, pružanja mogućnosti korištenja vodika zainteresiranim željezničkim prijevoznicima). Autori prijedloga očitovali su se rečenicom kako je za tu aktivnost još rano, daleko je 2050. ... Javnosti poznate fraze "desetljeće za željeznicu" ili "renesansa željeznice" doista dobro zvuče, ali u Planu nema ni rečenice o pripremi dokumentacije za nastavak gradnje Nizinske pruge na dionicama Karlovac-Oštarije i Oštarije-Škrljevo... kao ni opredjeljenja popravljanja činjenice da se na kraju 2023. na makar 10 % naših pruga može voziti brzinom od 100 km/h i više...

Ostaje nam samo konstatirati da u Planu nema ni naznake namjere promjene održavanja postojećih kapaciteta, kao da nikoga ne uznamiruje činjenica kako je na 70 % pruga nemoguće uobičajeno održavanje, potrebni su veći investicijski radovi, a za to trebaju novci koji se ne mogu dobiti iz EU fondova... Dakle, strateški - u 2023. bit će još gore, samo to na najvišim razinama opisuju početkom željezničke renesanse...

Sustav upravljanja sigurnošću

Opći i strateški cilj uspostave i provedbe sustava upravljanja sigurnošću u HŽ Infrastrukturi je kontinuirano poboljšanje sigurnosti u skladu s tehničkim i znanstvenim napretkom.

Ciljevi Ureda upravljanja sigurnošću za 2023. godinu prema Operativnom planu provedbe Politike sigurnosti su sljedeći:

- provođenje redovne kontrole rada prometnog sektora, Sektora održavanja, kao i kontrola radionica Pružnih građevina za vozila za posebne namjene
- kontrole provođenja poučavanja izvršnih radnika (promet, održavanje)
- preventivne kontrole prisutnosti alkohola u organizmu
- kontrole s vlaka (promet, održavanje)

Kad se podvuče crta ispod ovako naznačenih ciljeva moglo bi se reći kako će nam se sigurnosna učinkovitost kao i do sada ogledati u iznenadnim kontrolama po kolodvorima i službenim mjestima, izgledanju iza grmova kad tko dolazi na posao i slične inovacije...

Sustav upravljanja kvalitetom i upravljanje rizicima

U planu je zapisano: „Svjesna da pouzdanost i kvaliteta željezničke infrastrukture, sigurnost prometa, zaštita okoliša i kvaliteta željezničkih usluga HŽ Infrastrukture izravno utječu na kvalitetu usluga željezničkih prijevoznika i u konačnici zadovoljstvo krajnjih korisnika - putnika i prijevoznika robe, HŽ Infrastruktura odlučna je provoditi politiku kvalitete i zaštite okoliša te će tijekom provedbe Godišnjeg programa audita dodatno nadzirati upoznatost s politikama društva.“

Nešto po ovom pitanju trkeljamo, imamo certifikate, a pitanje gdje je tu bolja željezница ne nudi odgovor... Unatoč dobrim stranama postojanja Sustav upravljanja kvalitetom i upravljanje rizicima (mišljenja sam) zajedno s Internom revizijom je smokvin list za HŽ Infra ovakvu kakva je.

Restrukturiranje

U jednoj od točaka Plana obrađeno je i restrukturiranje u kojoj je zapisano kako se u tom procesu oslanjaju na dokument „Modernizacije i restrukturiranja željezničkog sektora, tzv. Pismom sektorske politike, koje je prihvaćeno od strane Vlade RH 1. srpnja 2021. godine. Pismo sektorske politike oslanja se na javne politike Vlade RH i preduvjet je za reforme i modernizaciju željezničkog sektora. U cijelosti je uskladen s ciljevima definiranim u Strategiji prometnog razvoja Republike Hrvatske (2017.-2030.) i Nacionalnoj razvojnoj strategiji do 2030. godine koji prepostavljaju sljedeće aktivnosti za postizanje ciljeva:

- poboljšanje finansijske i operativne

učinkovitosti željezničkih društava u državnom vlasništvu,

- značajna javna ulaganja u održavanje i modernizaciju ključne željezničke infrastrukture,
- redefiniranje opsega usluga u svrhu bolje učinkovitosti željezničkog sustava,
- unapređenje funkcija koordinacije i planiranja u cijelom prometnom sektoru.“

Mogu slobodno reći da dobra namjera koja se dogodila 1. srpnja 2022. g. kada je iz društva Pružne građevine preneseno Poslovno područje Održavanje pruga u HŽI, pri čemu su 484 radnika prenijela ugovor o radu u HŽI je potpuni promašaj jer prema odrednicama Plana poslovanja za 2023. i dalje očito država ne da, a onda HŽI nema novaca za održavanje pruga kojima upravlja...

Plan poslovanja HŽI je zbroj dosega Kontrolinga koji se bavi vizualnom šminkom stranica i hrpm nepotrebnih pogлавja koja ga čine preobimnim za iole ozbiljniju primjenu. Nema mjerljivih ciljeva, nema naznaka razvoja, nema naznaka poboljšanja... jednom riječju bilo bi nam jednako i da ga nemamo... Sažetak je preobiman i tu bi trebalo stati.

Najznačajniji elementi finansijskih projekcija Plana poslovanja za 2023. godinu

UKUPNI PRIHODI za 2023. godinu planirani su u iznosu od 174,10 milijuna eura od kojih se 123,07 milijuna eura, odnosno 73,8% odnosi na prihode iz sredstava Državnog proračuna, 24,42 milijuna eura ili 14,3% na prihode koje HŽ Infrastruktura ostvaruje na tržištu prodajom usluga te 26,15 milijuna eura na ostale poslovne prihode i 0,46 milijuna eura na finansijske prihode.

UKUPNI RASHODI utvrđeni su sukladno odobrenim limitima iz Državnoga proračuna i planiranim vlastitim prihodima, vodeći računa o uravnoteženosti prihoda i rashoda. Ukupni planirani rashodi za 2023.

godine iznose 173,97 milijuna eura od kojih se 93,9% ili 163,33 milijuna eura odnosi na operativne rashode odnosno 5,5% ili 9,58 milijuna eura na obračunske rashode koji uključuju pozicije amortizacije, vrijednosnih usklađenja i rezerviranja za troškove i rizike i 1,06 milijun eura ili 0,6% na finansijske rashode.

FINANCIJSKI REZULTAT - U 2023. godini planirana je dobit poslovanja u iznosu od 0,13 milijuna eura.

BROJ ZAPOSLENIH - Na kraju 2023. godine HŽ Infrastruktura planira zapošljavati 5.145 radnika što je u odnosu na stanje radnika na dan 31.12.2022. godine više za 140 radnika (stanje na dan 31.12. 2022. iznosi 5.005 radnika)

INVESTICIJE - Investicijske aktivnosti u 2023. godini planirane su u ukupnom iznosu od 254,66 milijuna eura, od čega se 47,4% odnosno 120,85 milijuna eura odnosi na projekte obnove i modernizacije postojeće željezničke infrastrukture, a 52,6% odnosno 133,81 milijuna eura na projekte izgradnje novih pruga

i kolosijeka. Od ukupno planiranih investicija, na projekte sufinancirane iz sredstava EU fondova odnosi se 64,4 % odnosno 163,95 milijuna eura.

Sukladno odobrenim limitima i kreditnim zaduženjima, za 89,3% ukupno planiranih investicija osigurani su izvori financiranja, dok za 10,7 % ili 27,16 milijuna eura za sada nisu osigurani izvori financiranja i u cijelosti se odnose na EU projekte. Unatoč od Vlade RH usvojenom Programu rješavanja željezničko-cestovnih i pješačkih prijelaza preko pruge za razdoblje od 2023. do 2027. godine u Planu poslovanja za 2023., a niti do 2027. nema novaca za makar jedan od prioritetnih žcp-a. Nije bitno, važno da je provedeno javno savjetovanje...

Jednako tako u točki 7. POKAZATELJI RADA zapisano je kako:

- zakašnjenja vlakova rastu
- prosječna brzina vlakova pada
- broj kvarova raste

U Planu nema ni naznake da će se na tom planu nešto ozbiljnije ili čak

radikalnije poduzeti, kako bi se makar zaustavilo višegodišnje propadanje i zanemarivanje u cjelini... . Ovi iz Kontrolinga o tome vjerojatno nemaju znanja za razumijevanja teme, a sektori mudro šute prikrivajući svoju jadnost.

U točki Račun dobiti i gubitaka nema prikaza prihoda od naknade za otkazivanje trasa s naglaskom na izrađene, a ne odvožene ad hoc trase. Iskoristio sam priliku i upozorio prisutne kako su ti prihodi naznačeni u Izvješće o mreži za 2023., u točka 5.6.4 Naknada za otkazivanje dodijeljenih trasa. Tu piše kako podnositelj zahtjeva ima pravo otkazati dodijeljeni kapacitet prema sljedećim uvjetima:

- kapacitet koji nije otkazan planom prometa, uz plaćanje naknade za cijelokupnu trasu vlaka
- kapacitet zatražen u ad hoc postupku za koji je posebno izrađen vozni red, uz plaćanje 20% naknade cijelokupne trase vlaka
- za sva ostala otkazivanja trasa podnositelj zahtjeva ne plaća





naknadu.

Izvjestitelji po ovoj točki poslužili su se prozirnim obrazloženjem izostavljanja tvrdeći kako „ne može baš sve pisati u Planu“.

U Plan rashoda (na str. 42.)

Rezerviranja za neiskorištene godišnje odmore - 3.200.000,00. Kažu izvjestiteljice kako je to vrijednost prenesenog GO, a ne plan naknade.

Moja preporuka je da se radnici obeštete na način da im se obračuna naknada uz 50% uvećanje jer su to stvarno prekovremeni sati.

U točki Plan investicija po programima navedeni su vrlo skromni iznosi

- Program obnove i modernizacije pruga za regionalni promet 3.730.000
- Program obnove i modernizacije pruga za lokalni promet 1.113

Na pitanje koji se efekt ovih ulaganja očekuje nije bilo odgovora... Važno da se radi...

Građevinski infrastrukturni podsustav i planirane aktivnosti održavanja Plan aktivnosti održavanja u građevinskom infrastrukturnom podsustavu

Gornji ustroj

- Pruge za međunarodni promet - 6.731.000
- Pruge za regionalni promet - 1.886.000
- Pruge za lokalni promet - 645.000
- Ukupno - 9.262.000

Čini mi se kako s više novaca za održavanje ŽI raspolaže ZET... Toliko o održavanju...

Ljudski potencijali

Plan obrazovanja

Preporuka je uspostaviti trajan proces osposobljavanja izvršnih radnika uz ugovor sa ŽOC-om kako bi osigurali zakonske pretpostavke za redoviti rad (nema prekovremenih, korištenje GO sukladno ZOR-u), a upravljanje želj. infrastrukturom provodili kroz poboljšanje usluga i očuvanja mreže (ne zatvaranjem kolodvora zbog nedostatka radnika)

U Planu poslovanja za 2023. godinu nije utvrđena pozicija koja definira otklanjanje nedostataka utvrđenih i definiranih u Procjenama rizika PRJP Istok, PRJP Zapad, PRJP Centar, PRJP Sjever i PRJP Jug i to Planom mjera za otklanjanje nedostataka po pojedinim regionalnim jedinicama. Očito je kako se ništa neće dogoditi, ako to ne bude uvršteno u Plan poslovanja za 2023. godinu.

Zatražio sam da NO skrene pozornost upravi HŽI na trajno poštivanje odredbi Zakona o zaštiti na radu i Pravilnik o Zaštiti na radu HŽ Infrastrukture d.o.o. (HŽI - Pravilnik 648) i Pravilnik o službenoj odjeći i obući za radnike prometne djelatnosti HŽ Infrastrukture d.o.o. (Pravilnik HŽI-668) Pravilniku o radnoj odjeći, obući i osobnim zaštitnim sredstvima za radnike HŽ Infrastrukture d.o.o. (Pravilnik HŽI-654) stoga predlaže da se Plan poslovanja za 2023. dopuni Procjenama rizika, i kroz njih utvrđenim prioritetima.

AKTUALNO

ODRŽAVANJE ŽELJEZNIČKE INFRASTRUKTURE

Sigurnost, obrambeno planiranje i zaštita

OSVRT NA KONFERENCIJU

„BUDUĆNOST ŽELJEZNIČKE INFRASTRUKTURE U DALMACIJI“

PIŠE: doc. dr. sc. Luka Vukić
FOTO: Ante Kunčić i Ivica Stojak



AKTUALNO

Konferencija intrigantnog naslova „Budućnost željezničke infrastrukture u Dalmaciji“ održana je 7. ožujka 2023. godine u Splitu, s namjerom isticanja potrebe za obnovom i modernizacijom željezničke infrastrukture i konačne provedbe investicijskog ciklusa u željezničkom sustavu, koji bi nakon gotovo pola stoljeća trebao obuhvatiti i pravce usmjerene prema Dalmaciji. Međutim osim simpatičnog naziva i činjenice da je navedena aktivnost okupila značajan broj zainteresiranih dionika, uz izostanak onih ključnih, zaključci konstruktivnog diskursa ipak nisu polučili priželjkivanim ishodima, već nasuprot još većom zabrinutošću za perspektivu te sve izraženijom sumnjom glede realizacije esencijalnih investicija. Osim navedenog, iznenaduje suzdržani stav javnih institucija, poduzeća i resornog ministarstva naspram

potrebama željezničkog prometa i mobilnosti u Dalmaciji te često suspektno prioritiziranje u procesu selekcije željezničkih pravaca, onih za koje postoji objektivna potreba za rekonstrukcijom. U takvim je konstelacijama Lička pruga još jednom ostala na začelju liste prioriteta s neizvjesnom sudbinom i krimenom nerentabilnog pravca, odnosno izostankom ekonomске opravdanosti za nužnu modernizaciju. Osim sporne metodologije odabira prioriteta, čak bi se i parametar ekonomске opravdanosti mogao osporavati, osobito kada se radi o investicijama javnih (državnih) institucija gdje bi se u korištenom algoritmu pored navedenog ekonomskog čimbenika trebao ukomponirati parametar društvene potrebe, odgovornosti i korisnosti. Poprilično su frapantne, ali i pomalo tendenciozne izjave

donositelja odluka da će se „za one pruge koje nikada neće dobiti priliku za elektrifikaciju“ planirati uvođenje vlakova na alternativne pogone, točnije BEMV vlakova (baterijski elektromotorni vlak), koji bi kroz godinu dana trebali u testnoj fazi prometovati na Ličkoj pruzi. Također, tvrdnje koje se odnose na potpuno izgrađenu (obnovljenu) željezničku mrežu RH kroz sljedeće desetljeće, uzimajući u obzir dosadašnje iskustvo te dinamiku zadovoljavanja svih zakonskih obveza i konačne realizacije, možemo okarakterizirati kao avangardne. Sukcesivno isticanje nedovoljne potražnje za prijevozom tereta Ličkom prugom, odnosno limitiranim prometom srednjodalmatinskih luka, je potpuno neutemeljeno i neargumentirano, osobito što je znana činjenica da je lučko zaleđe srednjodalmatinskih luka



da pruga na sedam mesta prelazi granicu(e). Kao da na europskom tlu nemamo primjere međudržavnih sporazuma o slobodnom tranzitu, gdje roba, ali i putnici neprestano cirkuliraju bez većih i značajnijih ograničenja. Nemojmo zaboraviti, promet Unskom prugom je 80ih godina prošlog stoljeća iznosio oko 4,5 milijuna tona tereta i 1,5 milijuna putnika, a dio pruge je obnovljen i elektrificiran (na području BiH). Može li se iskoristiti i nedavno dodijeljen status BiH kao zemlji kandidatkinji za članstvo u EU-u kao osnovu za pokretanje konkretnijih radnji na Unskoj pruzi, čime se izvori financiranja i kriterij ekonomske opravdanosti zasigurno ne bi osporavali, ostaje za vidjeti.

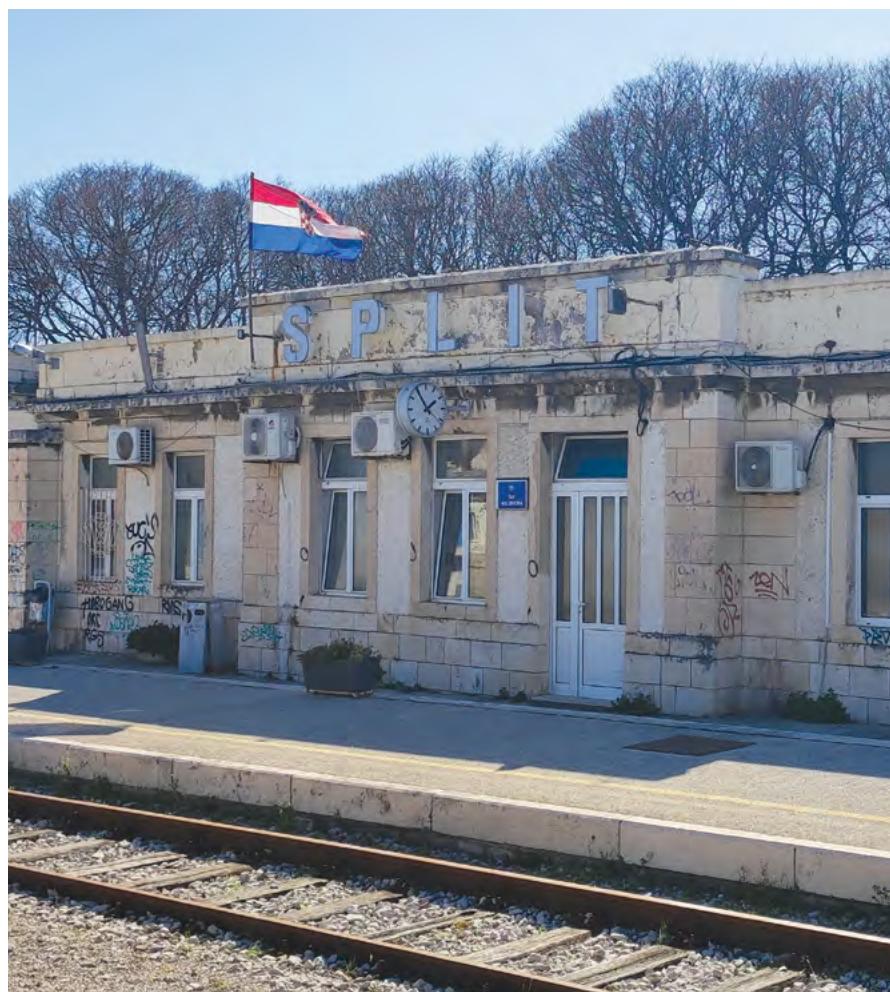
Osim za teretni prijevoz, revitalizacija željezničkih pruga prema Dalmaciji ima i stratešku važnost u okviru putničkog prijevoza, ne samo u funkciji turizma, već kao dodatna vrijednost cjelokupnom društvu. Žalosno je

konstatirati da se uslijed vremenskih nepogoda koji često zaustavljaju cestovne pravce prema Dalmaciji tu i tamo apostrofira činjenica da je željeznica jedino raspoloživo kopneno prijevozno sredstvo koje prometuje i pruža alternativu kolnoj infrastrukturi. Socijalna identifikacija društva s željeznicom moguća je isključivo povećanjem kvalitete usluge mjerene brzinom, komforom, sigurnošću, pouzdanošću, učinkovitošću i ostalim zahtijevanim performansama. Navedeno nije moguće postići bez ozbiljnih investicija, odnosno ulaganja u obnovu infrastrukture, ali i vučnih i vučenih vozila. Pitanje prigradske željeznice koja bi imala ne samo turistički, već i javni značaj uspostavljanjem željezničke veze između zračne i morske luke Split, kao i sve slične kapitalne investicije zapinju u moru birokracije, politikantstva, populističkih i ostalih interesa. Logistika prijevoznika je

jasna, prometovati po onim pravcima kojima se može zadovoljiti optimalna kvaliteta usluge, a usprkos svim nedaćama i nedostacima Ličke pruge, postoji interes povezivanja osobito međunarodnog putničkog prometa preko velikih europskih gradova sa Splitom. Za dodatnu ekspanziju i penetraciju na nova tržišta potrebna je više puta spomenuta modernizacija dalmatinskih pruga.

Nakon završetka konferencije i navedenog osvrta iznesenog u ovim redcima, postavlja se legitimno, konačno pitanje, kakva je onda budućnost željezničke infrastrukture u Dalmaciji? Jednom riječju, neizvjesna. Bez obzira što smo svjesni činjenice da je ulaganje u prometnu infrastrukturu preduvjet društveno-gospodarskog razvoja, ali i zavisnosti prometa morskih luka i pomorskog prometa o prometu željeznice (temeljem rezultata jednostavnog regresijskog modela), činjenici da bi se samo elektrifikacijom

Ličke pruge troškovi prepolovili, a dodatnom modernizacijom reducirali na 80% od postojeće cijene, odnosno da bi se revitalizacijom Unske pruge pridobile značajne teretne, ali i turističke korisnosti, objektivno je očekivati značajnije promjene tek po završetku ulaganja u prioritetne pravce, te konačnoj integraciji Jadransko-Jonskog koridora u sveobuhvatnu TEN-T mrežu. Time bi se stvorila jedna povoljna resursna osnova i omogućila diferencijacija odabira izvora financiranja za realizaciju obnove i modernizacije željeznice prema Dalmaciji. Nažalost, preostalom gospodarstvu Dalmacije otkucava sat i potrebne su promptne, interventne mjere za opstanak i održivost poslovanja. Konsenzusom (ali ne onim prividnim) svih uključenih dionika, a osobito spremnošću nadležnih tijela na konstruktivni dijalog i konkretnе mjere, ovaj se gordijski čvor konačno može rasplesti. U suprotnom, spes ultima dea (u slobodnom prijevodu: nada umire zadnja).



AKTUALNO

KAKO DO NUŽNOG ZAPOŠLJAVANJA U SEKTORU ZA PROMET

iz pisma Sektora za promet MMPI od 31. siječnja 2023.

PRIPREMIO: Anto Iličić
FOTO: Nebojša Gojković



AKTUALNO

Sektor za promet se u 2022. godini suočio sa značajnim odljevom radnika, prije svega radnika koji neposredno sudjeluju u obavljanju željezničkog prometa (izvršnih radnika). Od ukupnog broja radnika koji su otišli iz Sektora za promet u 2022. godini (158 radnika), 91,1% bilo je izvršnih radnika.

Iz Sektora za promet u 2022. godini otišlo je ukupno 158 radnika od čega:

- 73 radnika temeljem osobno uvjetovanog otkaza zbog trajnog gubitka zdravstvene sposobnosti
- 38 radnik temeljem zahtjeva za sporazumnim raskidom radnog odnosa
- 13 radnika temeljem odlaska u starosnu mirovinu
- 11 radnika temeljem

otkaza ugovora o radu zbog kršenja obveza iz radnog odnosa

- 13 radnika je umrlo
- 2 radnika temeljem rješenja o invalidskoj mirovini
- 5 radnika zbog isteka ugovora na određeno vrijeme
- 3 radnik iz ostalih razloga.

U posljednje tri godine zaposleno je 136 radnika a

otišlo je 405 radnika.

Zbog višegodišnjeg zaostajanja broja novozaposlenih u odnosu na broj radnika koji su otišli, u Sektoru za promet nedostaje 473 izvršna radnika (20%), a najveći nedostatak je na radnim mjestima prometnik vlakova i skretničar.

Radno mjesto	UKUPNO		
	Sistematisirano	Popunjeno	Nedostaje
TK - dispečer	6	4	2
Pomoćnik šefa kolodvora	56	41	15
Prometnik vlakova	1269	1147	122
Nadzorni skretničar	35	31	4
Skretničar-postavničar	28	21	7
Skretničar	549	402	147
Skretničar-kolodvorski radnik	171	112	59
Čuvar ŽCP-a	35	12	23
Rukovatelj manevre	59	34	25
Manevrist	165	96	69
UKUPNO:	2373	1900	473

Prema projekcijama odlaska radnika za tekuću i iduće dvije godine, u Sektoru za promet situacija s izvršnim radnicima je sljedeća:

- u 2023. godini 278 radnika stječe jedan od uvjeta za mirovinu
- u 2024. godini 200 radnika stječe jedan od uvjeta za mirovinu
- u 2025. godini 185 radnik stječe jedan od uvjeta za mirovinu.

Ionako lošu situaciju s odljevom izvršnih radnika dodatno pogoršava i nepovoljna dobna struktura radnika (prosječna dob je oko 50 godina, ovisno o kojem je radnom mjestu riječ). 55 % izvršnih radnika staro je 51 godinu i više, a 35 % radnika je staro 56 godina i više.

S godinama starosti izvršnih radnika povezano je i povećanje broja sati bolovanja i prekovremenog rada, zbog sve učestalijeg izbivanja radnika

s rada. Tako je u 2020. godini ukupno bolovanje izvršnih radnika iznosilo 212.400 sati, u 2021. godini iznosilo 309.718 sati, a u 2022. godini 294.631. Prekovremen rad izvršnih radnika iznosio je u 2020. godini 56.121 sati, u 2021. godini 110.081, a u 2022. godini 174.823 sata te navedeno predstavlja povećanje prekovremenog rada u odnosu na 2021. od 58%, a u odnosu na 2020. od 211,5%.

Iskorištenost godišnjeg odmora iz 2022. godine kod izvršnih radnika iznosi 52,8% sa 31.12.2022. godine., a što znači kako izvršni radnici nisu iskoristili 25.961 dan godišnjeg odmora. S obzirom na popunjeno sistematisaciju upitno je iskorištenje preostalog godišnjeg odmora iz 2022. godine do 30. lipnja 2023. godine.

S obzirom na:

- nepotpunjenu sistematisaciju

- nepovoljnu dobnu strukturu radnika (znatno povećan broj dana bolovanja),
- povećanje broja sati prekovremenog rada,
- nemogućnost korištenja godišnjeg odmora,
- nema najave modernizacije,
- na činjenicu da broj novozaposlenih znatno zaostaje za brojem radnika koji odlaze iz sustava,
- na potrebu zaposjedanja nezaposjednutih kolodvora Blinjski Kut, Šaš, Živaja i Jasenovac na pruzi Velika Gorica - Sisak - Novska a zbog očekivanih radova u kolodvoru Dugo Selo i na pruzi Dugo Selo - Novska, Sektor za promet iskazao je MMPI potrebu zapošljavanja:
- 300 radnika u 2023. godini,
- 300 radnika u 2024. i dodatnih
- 300 u 2025. godini.



AKTUALNO

A close-up portrait of actor Vid Balog. He is a middle-aged man with dark hair, a beard, and mustache, looking slightly to his right with a faint smile. He wears a light brown corduroy jacket over a dark blue zip-up hoodie. The background shows a railway track stretching into the distance under a clear blue sky. In the far distance, there are some buildings and trees.

VID BALOG
glumac

POTRAGA ZA SMISLOM POSTOJANJA

RAZGOVARAO: Nebojša Gojković
FOTO: Nebojša Gojković

On je kazališni, televizijski i filmski glumac. Bio bi to njegov prilično šturi i nedorečen opis jer između ostalog on je i prevoditelj, književnik, autor, redatelj, suradnik Instituta za etnologiju i folkloristiku, Međunarodne smotre folklora, Etnografskog muzeja u Zagrebu, Pasionske baštine, Kajkavskog spravišča, časopisa „Kaj“, voditelj je folklornog društva „Horvacko srce“, proučava kajkavsku književnost i etnologiju, piše i objavljuje studije, radnje i pjesme, bivši je član glazbenog kvarteta „Gubec“... Dalje nećemo nabrajati zbog ograničenosti prostora. Jedno je od najobrazovanijih „poznatih lica“ s kojima smo imali priliku razgovarati; osim što je diplomirao Teološki fakultet te Akademiju dramske umjetnosti, on je i magistar znanosti te doktorant na Fakultetu sociološke antropologije pri Filozofskom fakultetu u Zagrebu. Autor je književnog remek djela „Hrvatska bajoslovlja“ u kojoj su po prvi put objedinjene sve hrvatske legende i mitovi, dok je kao veliki zaljubljenik u kajkavštinu tu svoju ljubav pretočio u isto tako povjesni prvi prijevod „Novog zavjeta“ na kajkavsko narječe. Za svoj kazališni rad dobio je više strukovnih priznanja od kojih za ovu priliku izdvajamo „Nagradu za najbolju minijaturu“, „Zlatnog Histriona“, te „Nagradu hrvatskoga glumišta“, najveću takvu u Hrvatskoj. Za svoj glazbeni angažman nagrađen je s dva „Porina“, a brojne strukovne nagrade osvajao je gotovo za svaki segment svog umjetničkog i znanstvenog djelovanja. Nama je posebno zanimljiv iz razloga što potječe iz jedne prave željezničke obitelji. On je Vid Balog i naš je novi sugovornik u rubrici „POZNATA LICA I ŽELJEZNICA“. Razgovor i fotografiranje odradili smo u Đurđevcu gdje je trenutno umjetnički angažiran, a sve skupa izgledalo je otprilike ovako...

Poštovani gosp. Balog, prije svega hvala Vam što ste se odazvali našem pozivu i pristali na ovaj razgovor. Za sam početak krenut ćemo od Vašeg djetinjstva; što ga je obilježilo i po čemu ga pamtite?
Vrlo otvorena srca mogu svima reći da su mi djetinjstvo obilježila česta putovanja željeznicom na kojoj je moj tata radio kao islijednik. Ta su putovanja bila na tjednoj bazi, a relacija je bila od Koprivnice do Zagreba.

Zanimljiv je podatak da ste nakon završene osnovne škole otišli u sjemenište, te kasnije upisali i teologiju. Znači li to da ste tada imali namjeru postati svećenik?
Otišao sam u Klasičnu nadbiskupsku gimnaziju kao seminarac. Teologiju sam upisao već kao vanjski suradnik osobno istražujući duhovnost i iskustvo vjere iz jedne druge perspektive, odnosno ne na način da postanem svećenik nego kao mladi čovjek koji traži odgovore na životna pitanja.

Što je onda presudilo u Vašoj odluci da postanete glumac?
Upravo pater Bonaventura Duda, naš veliki prevoditelj Zagrebačke biblije

(zajedno s Jurom Kaštelanom), a nakon jednih duhovnih vježbi. On je smatrao da moja naobrazba ide za dobrom propovijedi, a ne za htijenjem pastoralna odnosno svećeničke službe. Predložio mi je da sebe ostvarim kao glumac, dakle na pozornici pred ljudima, prenoseći tako jednu kršćansku duhovnost u područje u kojem je rijetka.

Vaša želja za znanjem nije se zaustavila samo na teologiji i glumi...

Uz diplomu teologije i diplomu magistra struke koju sam dobio završivši Akademiju dramskih umjetnosti, jasam i magistarznanosti, te doktorant na Fakultetu sociološke antropologije pri Filozofskom fakultetu Sveučilišta u Zagrebu. Stoga moja želja za znanjem jednako kao u romanu „Galeb Jonathan Livingston“ i dan danas „plovi i lebdi“ kroz moje maglene podravske ravnice ili hrvatske krajobrace, htijući doznati što više u kvizovskoj potrazi za smislim našega postojanja.

Nakon završene Akademije stalni angažman pronalazite u kazalištu „Komedija“ čiji ste bili i stipendist. Ako je suditi po Vašem glumačkom

izričaju, spontanosti, energiji te napose vokalnim mogućnostima, reklo bi se da tada (kao uostalom ni danas), za Vas nije bilo boljeg izbora od „Komedije“...

Tako je! Nekim čudom i „Komedija“ je na Kaptolu, preko puta teologije koju sam studirao. „Komedija“ je kazalište koje njeguje teatar i koje kao zagrebačko gradsko kazalište zna prepoznati i naša publika. Naše su predstave redom i uvijek pune te se traži karta više. Nemalim svojim sudjelovanjem kao redatelj, pisac, glumac i asistent mislim da sam doprinijeo tome što „Komedija“ danas predstavlja.

Potvrdu za svoj kazališni rad dobili ste i u vidu strukovnih priznanja poput „Nagrade za najbolju minijaturu“, „Zlatnog Histriona“, te naposljetku i „Nagrade hrvatskoga glumišta“, najveće takve koju glumac u Hrvatskoj može dobiti. Iako glumci često znaju reći kako im je najveća nagrada zadovoljna publika, pretpostavljam da i ovakve nagrade imaju veliki značaj?

Osobno, jedini sam glumac iz kazališta „Komedija“ koje zaista ima renomirani ansambl često viđen na

televiziji, a koji je dobio nagradu za najboljeg hrvatskog glumca i to za ulogu „Švejk“. Tu moram spomenuti i moju suradnju s ansamblom „Lado“ i dobivenog „Porina“ za CD „Raspelo“. To je prvi „Porin“ koji je dodijeljen za kajkavske korizmene napjeve, odnosno prvi uopće kojega je struka dodijelila nekom kajkavskom djelu. Drugog „Porina“ dobio sam s kvartetom „Gubec“ uz Rajka Suhodolčana, Adama Končića i Adalberta Turnera Jucija za najbolji album folklorne glazbe.

Pored kazališta, ostvarili ste se na filmu i televiziji, doduše u puno manjoj mjeri. Utisak je da se niste previše otimali za takvim angažmanom?

Što više, izbjegavao sam bilo kakav televizijski uradak koji je bio izvan mojeg interesnog područja. Premda sam dobivao ponude za uloge u nekim hrvatskim filmsko-dramskim serijama, osobno sam odbio 5 glavnih rola ne želeći suradnju na filmu iz razloga što sam ja kazališni čovjek. Kazališna gluma i filmska gluma su 2 različita pojma. Suodnos između publike i glumca koji se ostvaruje u kazalištu nešto je sasvim drugo nego suodnos gledatelja i glumca koji se prezentira na filmu. Stoga sam se više posvetio dokumentarcima za koje isto tako podobijah dosta posebnih nagrada; od „Križ nam stoji vu polju“ do ovog posljednjeg otprije 2 godine „Sjeverozapadni vjetar“. Njega je zapravo radio Zdenko Bašić na bazi narodnih priča i predaja sjeverozapadne Hrvatske, a o čemu sam ja izdao knjigu enciklopedijskog formata od dobrih 400-tinjak stranica, koja je također dobila nekoliko nagrada.

Puno više ostvarili ste se u onom glazbenom dijelu Vaše karijere, odnosno kao član već spomenutog kvarteta „Gubec“ gdje su Vaše pjevačke

mogućnosti došle do punog izražaja. Je li to poglavlje sada potpuno iza Vas ili ostavljate prostora za mogući povratak?

Ne, naprotiv. Ne radi se ovdje samo o kvartetu „Gubec“ nego i o brojnim autorskim pjesmama koje su za mene pisali od Hegedušića do Arsena Dedića ili sam ih sam pisao za neke izvođače, a koje sporadično završe na raznim radio postajama. Više sam okrenut Krapinskom ili Pitomačkom festivalu, odnosno zagrebačkim šlagerima, nego li nečemu što bi proizvodilo glazbu danas modernu mladenačkom uhu. Možemo to nazvati i istočnjačkim melosom na koji se nikad nisam uspio priviknuti.

Nezaobilazan dio Vaše karijere jesu i sinkronizacije. Vaš pokojni kolega Žarko Potočnjak opisao ih je kao najljepši dio svog posla. Koje od njih su Vama osobno najdraže?

Najdraži mi je 3. dio filma „Šrek“ gdje igram Zlog vilenjaka, lik koji djeca i dan danas rado pamte. Drag mi je i lik Magarca u Disneyevom crtiću o biku Ferdinandu koji se nije htio boriti nego je volio cvijeće. I naravno, lik Franca iz crtića „Tko je smjestio Crvenkapici“, a koji hoće postati drvosječa i kraj Krapine radobojski plehar, dakle bandist ili muzikant na trubi. I sve to snimajući reklamu o Timber Billu, odnosno drvosječi koji radosno sjekirom stvara balvane.

Ono što u svakoj prilici spominjete i ističete, jeste Vaša ljubav prema kajkavštini. U Vašem slučaju ta ljubav podrazumijeva puno toga...

Apsolutno! Kajkavski jezik je sada priznat od međunarodne zajednice kao zasebna slavenska jezična cjelina u korpusu hrvatskog jezika. I prema Ustavu RH hrvatski jezik sastoji se od 3 narječja, dakle čakavskog, kajkavskog i štokavskog, a to se počesto zaboravlja. Standard kojega imamo





i kojim se služimo je potreban. Nažalost, brojni angлизmi naša su svakodnevna pojava, internetsko komuniciranje mladih uzrokuje nedostatak interpunkcijskih znakova, od medija do političara tu su i bespotrebne upotrebe nekih riječi poput „benefit“, a svi vrlo dobro znamo da je to isto što i dobrobit. Zatim su tu i nemoguće tvorbe poput „to vrijedi za svih“, a svi dobro znamo što su padeži. Takve stvari na dnevnoj bazi čujem nekoliko puta i sve je to potpuno bespotrebno.

Da kažemo sad koju riječ i o našoj osnovnoj temi, odnosno željeznici. Nekako je logički da tu krenemo od Vašeg oca kojeg ste već spomenuli u uvodu...
Da, kako sam već rekao, moj otac je radio kao željeznički islijednik na Istočnom kolodvoru u Zagrebu. Prije toga bio je prometnik vlakova, a završio je i Prometni fakultet u Beogradu. Nažalost, prerano je preminuo što je bila posljedica jedne cestovne prometne nesreće. Trebao je postati jedan od glavnih ljudi Hrvatskih željeznica početkom 90-ih godina, ali to se nije dogodilo. Željeznica je obilježila i cijelu moju obitelj, prvenstveno uspomenom na život s pokojnim ocem, a onda i s načinom prijevoza koji je nama bio tako drag. Tako je ostalo i danas.

Pretpostavljam da ste u to vrijeme puno putovali vlakovima zbog popusta koje su željezničari tada ostvarivali?
Da, istina je, bio je veliki popust. Što više, na duže relacije mogli su se iskoristiti čak i 4 potpuno besplatne karte, tako da je svaki naš odlazak na more bio vezan uz željeznicu. Kako je benzin u to vrijeme, a pogotovo nakon onih kriza 80-ih godina bio prilično nedostupna roba, željeznica je za svoje radnike osigurala ne samo popuste pri putovanjima

vlakovima, već i prebivališta, odnosno stanove koji su uglavnom bili u blizini njihovih radnih mesta. Tako je i moja obitelj tada stanova u koloniji u zagrebačkoj Selskoj 45.

Je li Vas otac vodio koji put sa sobom na posao?

Je, vodio me, no nažalost njegov posao bio je islijednički, odnosno istraživao je i razne prometne nezgode tako da nije uvijek bilo prikladno ići s njime na posao. Osobito je to bilo nezgodno u slučajevima u kojima se netko npr. bio bacio pod vlak. S druge strane, kad je bio u pitanju neki tehnički problem poput presjeka skretnice ili neke druge štete na željezničkoj infrastrukturi, onda nije bilo prepreka da i ja podem s njime.

Jeste li u tom dječačkom dobu možda imali želju i sami postati željezničar?

Moram priznati da ni do danas ne znam voziti auto i osim vožnje bicikla ništa drugo ne doživljavam kao prijevoz. Ali to je moja osobna stvar. Željeznicu koristim kao normalni dio usluga koje se pružaju i premda sam kao dječak zbog svog oca smio ući u strojvodinu upravljačnicu i gledati kako se to radi. Ne, nije me privlačila zamisao da i sam postanem strojvoda ili neko drugo zanimanje na željezničari.

Koliko su putovanja vlakovima ostala prisutna u Vašem kasnjem životu i karijeri?

Još od Matoša u njegovom „Nokturnu“, koji malo prije nego što će umrijeti kaže jedan divan stih: „Željeznicu guta već daljina...“ To je impresija shvaćanja da mu je skora smrt na pomolu. On leži nedaleko Glavnog kolodvora u tadašnjoj bolnici „Milosrdne braće“ i čuvši onaj zvuk lokomotive, shvaća da je ovaj život prolazan poput vlaka koji neumitno „teče“ svojim

kolosijekom. Taj vlak, dopustite mi, budi u meni neke nostalgične uspomene, bile to vrućine, magle ili kiše, koje te odvode s jednog na drugo mjesto i sigurno dovode тамо gdje bi htio ili trebao biti.

Pamtite li danas posebno neko od svojih mnogobrojnih putovanja i zašto?

Pamtim putovanje za Split gdje smo u spavačim kolima spavali jedan moj kolega glumac i ja. Mi smo bili toliko unezvijereni činjenicom da se u vlaku može i spavati, što više, da će netko kucati na vrata i pitati nas trebamo li što, da će to pamtitи cijeli život. Ja vam ne mogu ispričati što se sve u tom kupeu događalo osim činjenice da je to meni bilo izvanredno iskustvo, gotovo kao da sam gledao film Agathe Christie koja je kao engleskinja često znala putovati vlakom.

Željeznica iz vremena Vašeg oca i ova današnja nemaju puno

dodirnih točaka. Koji su uzroci jednog takvog stanja?

Hrvatske željeznice danas imaju mnogo problema jer su se cjelokupna infrastruktura i državna politika uvelike posvetile izgradnji autoputeva i cestovnom uređenju, dočim je željeznica trenutno malo po strani. Unatoč tome, rade se vrlo brze linije koje će npr. iz Koprivnice do Zagreba, a kasnije i do Rijeke, za kratko vrijeme prevesti terete koji su potrebni cijeloj Europi. Polazna točka bit će riječka Luka koja će služiti cijeloj srednjoj Europi računajući Poljsku, Češku, Slovačku, te pogotovo Mađarsku. Usljed nestabilnosti koje nam je novi poredak, a i ovaj trenutni rat u Ukrajini nametnuo, Rijeka se nameće kao logično rješenje problema sa sirovinama koje će željeznica brzo i jeftino moći prevesti. Veli se u našem narodu: „strpljen-spašen“. Treba pričekati, imati obzira i razumijevanja za ljude koji se na željeznicu toliko trude ne bi li nam putovanja učinili

ugodnijima i samim tim željeznici profitabilnijima.

Smatrate li da željeznica premalo koristi neke svoje prednosti koje nesumnjivo ima nad drugim vrstama prijevoza?

Smatram da bi željeznici bilo dobro ugostiti medije na način da svoje sadašnje i buduće putnike bolje upozna sa svojom infrastrukturom i mogućnostima. Ako s ničim drugim, a ono sa svojom sigurnošću. Nesreće se događaju svakome, ali ako zbrojimo motocikle, automobile, pa čak i avione i brodove, željeznica je vrlo sigurno prijevozno sredstvo. Jest da se indijskim ili engleskim željeznicama dogode stravične situacije, ali kod nas to nije slučaj. Stoga, pitanje je samo pokrića medija i njihove sklonosti da o tome izvještavaju. Vidjet ćemo što će se dogoditi kada jedan brzi vlak prođe od Budimpešte do Rijeke, a neće to biti tako daleko.

Vašu ljubav prema željeznicu Vi ste





na neki način prenijeli i uklopili i u ono čime se bavite, a riječ je o Vašem autorskom dijelu „Operetni express”...

„Operetni express” je prije svega divan plakat na kojem je prikaz jedne stare austrougarske parne lokomotive koja kroz maglu vozi svoje gledatelje u novogodišnjem programu kazališta „Komedija”. Vozih kroz Straussove valcere, Kalmanove polke i operete i sve ono što se u bavljenju same „Komedije” smatra osnovnim. Ujedno, to je i uspomena na željeznici koja je vozila od Szekesfehervara, Stolnog Biograda pa sve tamo do Lavova i sve to spajala.

Što to sve na umjetničkom planu možemo od Vas očekivati u ovoj godini?

Vrlo skoro, točnije negdje pred Uskrs izaći će moja nova predstava „Krava na granici” u kazalištu „Komedija”. Tu je naravno i vazda čudesna „Picokijada” koja brojem gledatelja nadilazi sve

ono što pokazujemo na kazališnim pozornicama jer kroz ta 2 ili 3 dana koliko traje, kroz nju prodefilira oko 20 000 ljudi. Tu će biti uprizorena predstava koju je na moj tekst režirao Krešo Dolenčić i koja se s veseljem igra. Spremam i jedan komad s kraja 18. stoljeća; „Rodbinstvo” Jakoba Lovrenčića u HNK Varaždin. Tu je i objavljivanje novoga CD-a podravskih pjesama u raznim obradama od jazz-a, rocka pa sve do crkvenog pjevanja. Isto tako, spremam se za transkripciju brojnih kajkavskih drama koje nisu nikada izvođene. Uz brojne druge nastupe to bi bilo mojih slijedećih godinu dana posla.

Poštovani gosp. Balog, hvala Vam još jednom u ime naših čitatelja što ste odvojili dio svog vremena za nas i ovaj naš razgovor. Želim Vam puno uspjeha u dalnjem životu i radu, te da Vam željeznica i u buduće bude inspiracija u poslu kojim se bavite!

A ja želim svim našim putnicima koje smatram neizostavnim dijelom željeznice, da sretno prispiju s jednog na drugo mjesto i da se isto tako sretno vrate, uz sve pogodnosti koje im željeznica nudi, a to su prije svega bezbrižnost i sigurnost. Ako se kojim slučajem i dogodi nešto što im ne bi odgovaralo, neka si uzmu dovoljno vremena i volje za jedan užitak putovanja koji je sasvim sigurno nezaboravan. Zahvaljujem se vama, a zahvaljujem se i Hrvatskim željeznicama što me upravo vode na prvu predstavu koju je kao kazališni redatelj režirala moja kći Dora, a to je „Kralj umire” od francusko-rumunjskog književnika i dramatičara Eugenaa Ionescoa. Zahvaljujem im se i što ovog putnika i kazalištarca one „dopelaju” što u Zagreb, što u Varaždin ili Đurđevac, što na bilo koja druga mjesta na kojima nastupam...



MILAN FIŠTER
skretničar u kolodvoru Josipovac

ŠTO MORAMO, TO NAPRAVIMO

RAZGOVARAO: Nebojša Gojković
FOTO: Nebojša Gojković

Kolodvor Josipovac nalazi se na pruzi Dalj - Varaždin između kolodvora Osijek i Bizovac i u pogledu obavljanja prometne službe, te regulacije prometa smatra se međukolodvorom. Skretničarska služba obavlja se u dvije smjene; prva počinje u 3,30 i završava u 13,00 sati, dok druga počinje u 13,00 i završava u 21,00 sat. Po važećoj sistematizaciji predviđeno je 5 izvršilaca. Kolodvor raspolaže s 4 kolosijeka od kojih su 3. (glavni prolazni) i 4. (glavni) korisne dužine od 633 metra. Kako u samom mjestu Josipovac nema neke veće industrije koja bi koristila željezničke usluge, tako godinama nije bilo nikakvog utovara ni istovara, a zbog čega je ovaj kolodvor od strane HŽ Carga već jedno duže vrijeme zatvoren za prijem i otpremu stvari i roba. Kad je o putničkom prijevozu riječ, ni tu situacija nije puno bolja. Budući je Josipovac predgrađe Osijeka, većina putnika prešla je na ovdje jako dobro razvijen i organiziran gradski prijevoz. Nekakvom možebitnom povećanju broja putnika ne pridonosi ni činjenica da niti jedan brzi ili IC vlak nemaju bavljenja u kolodvoru. O svemu spomenutom u ovom uvodu, kao i o njegovoj prošlosti i sadašnjosti, te još mnogim drugim temama vezanim za željeznicu, razgovaramo s našim članom, skretničarom u kol. Josipovac Milanom Fišterom.

Prije svega Milane, hvala Vam što ste pristali na ovaj razgovor. Za sam početak predstavite se našim čitateljima s nekoliko osnovnih podataka o sebi.

Rođen sam 08. 03. 1965.g. u Osijeku, a čitav svoj život živim u Samatovcima. Oženjen sam i otac dvojice sinova. Već 37 godina radim na željeznicu.

Krenimo sada od nekih Vaših početaka; nakon završenog školanja, a prije dolaska na željeznicu, da li ste imali kakvog drugog radnog iskustva?

Da, radio sam godinu dana u Kombinatu „Belišće“ na utovaru papira. Nakon toga otišao sam u vojsku, da bih se po povratku zaposlio kao spasilac na bazenu u Belišću, gdje sam isto tako radio oko godinu dana. Radio sam povremeno i sa zidarima, išao sam u nadnicu gdje sam kopao repu, tovario slamu i radio ostale fizičke poslove koji su se tražili. Tek nakon svega toga došao sam na željeznicu.

Da li ste u tom vremenu imali kakvih drugih planova vezanih za Vaše profesionalno opredjeljenje? Ne mogu reći da sam imao nekih

planova, a nisam ih ni trebao. Tada je bilo takvo vrijeme da si doslovno mogao birati posao, tim prije što sam se aktivno bavio nogometom, pa mi je i to puno olakšavalo da dođem do posla.

Kako da ste onda završili na željeznicu?

Iako su mi i djed i ujak bili željezničari, ja osobno nisam imao namjeru biti željezničar. Igrom slučaja, preko jednog prijatelja čuo sam za natječaj koji je bio raspisan, te sam napravio zamolbu na koju sam dobio pozitivan odgovor. Kurs za radna mjesta kočničara, manevriste i skretničara završio sam 1987. godine.

Iz ove vremenske perspektive čini li Vam se to kao dobra odluka?

Bila je to više nego odlična odluka, ako uzmemu u obzir što sam sve prije toga radio. Ne kajem se ni malo, ovo je pravi posao i hvala Bogu za sve ove godine provedene na željeznicu.

U kojim ste sve kolodvorima i na kojim radnim mjestima radili prije dolaska u kolodvor Josipovac?

Prvo sam radio kao kočničar oko godinu dana, a onda sam radio u

kol. Brijest kao skretničar. Tamo sam ujedno i prodavao karte. Nakon toga sam počeo raditi u Belišću gdje sam ostao za cijelo vrijeme Domovinskog rata. Nekako odmah po okončanju rata dolazim u kol. Josipovac gdje radim sve do danas. U međuvremenu išao sam na zamjene u kolodvore Slatina, Zdenci-Orahovica, Đurđenovac i Osijek. Radio sam i kao čuvar ŽCP-a na stajalištu Velimirovac i čuvarni br. 42.

Koje Vam je od tih iskustava ostalo u najljepšem sjećanju?

Ma meni je svugdje bilo dobro i lijepo. Sa svima sam bio dobar i po ničemu nisam dijelio ljude, pa mi se bilo lako uklopiti u svaku sredinu u koju sam došao.

Koliko se željezница promijenila od vremena kad ste počeli raditi pa do danas? Promijenila se drastično. Evidentan je pad obima posla. Dok sam nekad radio kao kočničar, radni vlak koji bi krenuo od Osijeka prema Virovitici imao je toliko posla prugom da bi uspio doći tek do Slatine gdje bi nam već bila istekla smjena. Kada sam radio kao skretničar dešavalo se da nisam imao vremena otići do ulaznog

signala i predsignala po lampe koliko je bilo puno vlakova. Ovo danas nije ni blijeda slika onog posla koji je tada bio.

Koji su po Vama osnovni razlozi loše situacije u kojoj se željezница već jedno duže vrijeme nalazi?

Dugogodišnje neulaganje u željeznicu i stalno forsanje cestovnog prijevoza odbili su i putnike i tvrtke. Postali smo nekonkurentni kako uslugom, tako i cijenom.

Što bi se moralo promijeniti kako bi se izašlo iz jedne takve situacije?

Trebao bi se promijeniti odnos države prema željeznicu. Kad država odluči da joj željezница treba, tada će se i situacija kod nas popraviti.

Recite nam nešto o Vašem sadašnjem radnom mjestu.

U smjeni radi samo jedan skretničar, mada nas je ne tako davno bilo dvojica. Imamo jedan blok iz kojeg rukujemo ulaznim signalom i predsignalom od strane Osijeka.

Kakav je trenutno obim posla u Josipovcu?

Utovara i istovara već jedno duže vrijeme nema. Kad je riječ o putnicima

ni tu nije blistavo; nijedan brzi vlak ne stoji u kolodvoru, a stanovnici Josipovca imaju i gradski prijevoz pa ih većina putuje na taj način. Po važećem voznom redu imamo 2 redovita križanja, jedno u prvoj i jedno u drugoj smjeni.

Koji su najčešći problemi s kojima se susrećete obavljajući svoj posao? Pa nema nekih već problema što se tiče posla, budući da ni posla nema previše. Ono što moramo, to i napravimo.

Još do nedavno radili ste u turnusu 12/24/12/48, dok sada radite u dvije smjene s vrlo egzotičnim radnim vremenom. Kakve Vam probleme stvara jedna ovakva promjena?

Velike probleme! Valja ustati dovoljno rano, što znači oko 2,30 sati da bi se do 3,30 sati stiglo na posao. Kako u to vrijeme nema nikakvog javnog prijevoza, snalazim se na razne načine. Ponekad me supruga odvezе na posao, a često puta, osobito zimi, u kolodvor dođem zadnjim putničkim vlakom u 22,20 sati, odnosno večer prije nego moram u prvu smjenu. Tu onda prenoćim kako bih ujutro na vrijeme bio na svom radnom mjestu.

Ljeti je već lakše; budući stanujem 7 km od radnog mjesta, onda za lijepog vremena na posao idem bicikлом.

Kako gledate na to da rad u turnusu koji se nekad u izvršnoj službi gotovo podrazumijevao, danas poslodavcu postaje nužno zlo kojeg se na svaki način pokušava riješiti? Puno je bolje kad se radi normalan turnus; ima se puno više slobodnog vremena. Uvođenjem drugačijeg smjenskog rada dolazi do toga da moramo raditi više smjena sa manje sati, a zbog čega nam se onda smanjuje i broj slobodnih dana. Velika većina nas ne gleda s odobravanjem na takve promjene.

Izvršni radnici po manjim kolodvorima svedeni su gotovo na najmanju moguću mjeru. Nešto slično pokušava se sprovesti i po onim preostalim većim kolodvorima. Plaše li Vas takve aktivnosti poslodavca?

Naravno da me plaše. Svako smanjivanje izaziva strah kod izvršnih radnika, jer nikad ne znate tko je od nas slijedeći na redu.

Kolodvor Josipovac jedan je od onih kolodvora čije se ime spominje



svaki put kada krene priča o mogućem zatvaranju kolodvora. Kako te i takve priče utiču na Vas i Vaše kolege?

Loše. Svatko od nas strahuje za svoje radno mjesto i nije mu drago kada čuje priče o mogućem ukidanju kolodvora. Ne znam zašto i s kakvima namjerama netko uopće već godinama „pušta“ takve priče.

Na dijelu pruge Dalj - Varaždin, točnije od kol. Osijek do kol. Virovitica, već godinama se zbog stanja pruge smanjuje brzina vlakovima. Smatrate li da je ovaj dio pruge zapostavljen od strane poslodavca?

Naravno da je zapostavljen. Kad pogledate kako se na nekim drugim prugama rade remonti, povećava brzina i broj vlakova, dok je kod nas iz godine u godinu stanje sve lošije.

Kako ste zadovoljni radnim uvjetima na Vašem mjestu rada?

Dobro je, nije loše. Moglo bi biti i bolje, ali svi znamo kakva je trenutna situacija pa i ne zahtijevamo nešto više.

Dobivate li redovito zaštitnu odjeću i obuću i kako ste zadovoljni njihovom kvalitetom?

Dobivamo redovno, ali nisam baš zadovoljan kvalitetom. Baš neki dan mi je otpao dio đona na cipeli. Obuća koju smo prije dobivali trajala je duže, dok ova danas ima puno kraći rok trajanja.

Prije određenog vremena imali ste i ozbiljnih zdravstvenih problema. O čemu je bila riječ i kakva je trenutno Vaša zdravstvena situacija?

Imao sam određenih problema sa srcem zbog čega sam morao na operaciju tijekom koje su mi ugrađeni stentovi. S tim dijelom je za sada sve u redu, međutim, u međuvremenu su se pojavili problemi s kralježnicom, odnosno dijagnosticiran mi je išijas zbog kojeg često moram na obavezne terapije, kao i mnogobrojne što redovne, što izvanredne kontrole.

Vezano uz prethodno pitanje, može li se kao radnik izvršne službe sačuvati zdravstvenu sposobnost sve do 65. godine, što je trenutno postavljeni rok za odlazak u punu mirovinu, a vidimo da sistem svako malo pokušava tu dobnu granicu još malo povećati?

Sve zavisi od osobe do osobe, ali mislim da rijetko tko u tim godinama može u tolikoj mjeri sačuvati zdravstvenu sposobnost da bi zadovoljio tražene kriterije. Čim čovjek prebaci 50 godina života počinju i zdravstveni problemi. Oni sretniji imaju ih u manjoj mjeri, dok oni drugi prođu ovako kao ja...

Kao posljedica odlaska na bolovanje, a zahvaljujući vrlo spornoj odluci poslodavca, ostali ste bez jednog dijela godišnjeg odmora. Kakva je trenutno situacija s tom problematikom?

Da, tijekom 2020. godine zbog problema s nedovoljnim brojem radnika i ograničavanja broja prekovremenih sati, nisam mogao iskoristiti čitav godišnji odmor. Početkom sljedeće godine, točnije u veljači, a zbog već spomenutih problema sa srcem morao sam na bolovanje koje je potrajalo do ljeta. Na moj upit, predstavnici poslodavca rekli su mi da mi je 10 dana godišnjeg odmora „propalo“. Oko tog problema angažirao se naš Sindikat i tu očekujem pozitivan ishod, pa makar to bilo i sudskim putem.

Što mislite o smanjenju dobne granice za odlazak u mirovinu radnicima izvršne službe, a po uzoru na neke zapadne države i njihove željeznice?

To bi bilo dobro, ponajviše zbog rada u smjenama odnosno noćnog rada. Ako težimo da budemo dio Europe, trebalo bi onda da i kod nas uvedemo norme koje tamo vrijede, a tiču se nas željezničara.

Polovinom prošle godine potpisana je novi Kolektivni ugovor

zahvaljujući kojem je po prvi put nakon 15 godina stagnacije, cijena sata rada povećana. Kako ste zadovoljni rastom plaće skretničara?

Pa, dobro je, sad je malo bolja plaća. Mi skretničari smo u toj raspodjeli prilično dobro prošli. Mislim, moglo bi biti i bolje kada bi nam vrtili rad u turnusu. Tu bi onda bilo i više noćnog rada i to bi onda već bila sasvim lijepa plaća.

Redovit ste učesnik naših sindikalnih sportskih susreta; kakve utiske nosite s tih druženja? Odlične! Prijateljstvo, druženje, zafrkancija. Što se tiče samih natjecanja, bitno je učestvovati. Najljepši dio je ono što se dešava izvan natjecanja.

Osim sportskih susreta, redoviti ste i na izletima koje naš sindikat organizira. Recite nam nešto i o tome...

Isto tako kao i na sportskim susretima; druženje i zabava. Lijepo je svugdje otići i sve vidjeti. Valjalo bi da ima više izleta.

Da li ste možda ljetovali u našem odmaralištu na Ugljanu?

Da, bio sam već 2 puta i bilo je odlično. Odmaralište je na prekrasnom mjestu i za malo novca može se puno toga lijepog doživjeti. Tjedan dana za čas prođe.

Kako provodite slobodno vrijeme?

Svakako; nekad radno, a nekad neradno. Imam bašču koju radim, odem nekad na pecanje, a ponekad odem i do birtije. Sve u svemu, vrijeme brzo prođe.

Evo na samom smu kraju ovog razgovora. Ima li možda nešto što Vas nismo pitali, a Vi ste htjeli reći, uputiti nekakvu poruku ili jednostavno pozdraviti nekoga?

Pozdravljam sve naše željezničare širom Lijepe naše, a i šire! Želim Vam puno uspjeha u budućem radu i da ste živi i zdravi!



JELENA MESARIĆ

prometnica vlakova u kolodvoru Maš Subotica

POSAO I OBITELJ

RAZGOVARAO: Miroslav Biškup

FOTO: Miroslav Biškup

Za ovaj broj dogovorili smo razgovor s kolegicom Jelenom Mesarić prometnicom vlakova u kolodvoru Mala Subotica. U pripremi proguglao sam i proučio podatke o mjestu gdje kolegica radi.

Dakle, još su stari Rimljani prepoznali vrijednosti ovih krajeva, tako da su pokorili zatečena plemena (Serapilli, Panoni i Kelti). Od tada pa sve do danas kroz ovo su područje prolazile važne antičke ceste koje su povezivale Istok (Euroazija) i Zapad (Zapadna Europa). Latinski naziv Subotica (lat. Sabaria) ukazuje na postojanje rimskog naselja na području današnje Male Subotice.

Kroz područje općine Mala Subotica prolazi autocesta Zagreb – Budimpešta, državne i županijske ceste, kao i željeznička pruga, a takva prometna povezanost Malu Suboticu čini privlačnom za život i poslovanje...

Nama željezničarima izuzetno je važan podatak da ovdje prolazi prva željeznička pruga u Hrvatskoj - otvorena davnom 24. travnja 1860. godine. Radi se o jednokolosječnoj, neelektrificiranoj međunarodnoj pruzi duljine 42 km. Izgradnja pruge počela je 1857. godine... Eh, da to znaju današnji izvođači...

Kolodvor ima tri kolosijeka: prvi manipulativni, a drugi i treći su glavni kolosijeci koji služe za prijem i otpremu putničkih i teretnih vlakova. Kolodvor je osiguran elektromehaničkim blok uređajem. Zaštićen je jednoznačnim likovnim ulaznim signalima koji su u ključevnoj ovisnosti sa skretnicama. Ulazni signali imaju predsignale. U osiguranju voznog puta sudjeluju prometnik vlakova i skretničari bloka I i bloka II.

Eto, u tom kolodvoru zatekli smo vedru, raspoloženu i razgovorljivu kolegicu Jelenu Mesarić. Naš razgovor tekao je ovako:

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

Na željeznicu me dovela i tradicija i osobna želja. Moj pokojni djed je bio vlakovođa, otac strojovoda a brat je u vrijeme mog upisa u srednju školu završavao školu za strojovodu. Nakon osnovnoškolskog obrazovanja, teško je prepoznati životni poziv ali moja odluka da idem za bratom, nije bila teška. Mlađa sestra je slijedila mene i danas smo baš prava željezničarska obitelj jer je brat strojovoda-instruktor u HŽPP, sestra konduktorka a ja prometnica.

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

Moje prvo radno mjesto je bilo radno mjesto putničkog blagajnika u kolodvoru Čakovec kao zamjena za porodiljski dopust. Nakon isteka ugovora o radu, bila sam na burzi rada i uporno slala zamolbe za bilo koje radno mjesto unutar HŽ-a. Nakon 10 mjeseci dobila sam priliku autorizacije u kolodvoru Čakovec. Taj početak najviše

pamtim jer sam bila dobro prihvaćena od šefova i kolega koji su me smatrali ravnopravnom i vjerovali u mene. Mislim da su mi upravo ti temelji dali znanje ali i samopouzdanje da se brzo prilagodim u ostalim kolodvorima, odnosno kolektivima u koje sam bila raspoređena nakon autorizacije.

Bez obzira kako se činila spora i učmala, željezница se mijenja. Kako se nosite s njima?

Promjene su dio života, na nama je da ih prihvatimo i da se prilagodimo. Ne mučim se s stvarima koje ne mogu promijeniti tako da ih jednostavno moram prihvati.

Kolege koji s Vama rade kažu da ste prilikom dolaska na posao veseli, nasmijani i spremni za posao. To govori da Vas sadašnji posao čini sretnom?

Mislim da predano radim svoj posao, kolektiv je dobar ali ipak je najveća sreća obitelj.

Često kod nas na željeznicu, a i u okruženju voli se reći: da je meni samo pet minuta vlasti... A vi? Da možete promijeniti neku stvar na poslu što bi prvo promijenili?

Definitivno bi modernizirala prugu, zaposlila ljude i popunila sistematizaciju da se radi u smjenama. Naša pruga ima puno potencijala i mislim da bi teretni vlakovi mogli tranzitirati u noći i to punom mjerom. Pruga se čak mogla i elektrificirati jer Mađarska ima struju od granice, Slovenija nije daleko s elektrifikacijom. To je mogao biti jako dobar koridor.

Imate prilično radnog staža, iako ste prilično mlada. Vidi li se po nečemu da se ponosite svojim poslom?

Da, posao zahtjeva veliku odgovornost i koncentraciju. Ponekad je izazovno, drugačije od nekih klasičnih radnih mjeseta i svima je moje radno mjesto zanimljivo a najviše našem sinu koji je ponosan na mamu.

Svi mi, unatoč podjeli jedinstvene

željeznice, često surađujemo s kolegicama i kolegama iz poduzeća koja su nastala na njezinim temeljima. Kakva je suradnja s kolegama iz drugih željezničkih poduzeća?

Suradnja s kolegama iz drugih društava je odlična, dobro surađujemo. Ne vidim baš neku razliku u odnosu na nekad, za mene je to samo razlika u oznaci uniforme. Zajedno nam je u interesu odraditi radne zadatke u cilju sigurnosti, urednosti i redovitosti prometa.

Ne radite u turnusu, ali posao ostavlja traga u našim životima.

Bogu hvala, zdravlje je dobro ali rana buđenja su sve teža.

Jeste li zadovoljna sadašnjim radnim uvjetima?

Zadovoljna sam, mada svi znamo da može biti bolje.

Prati vas glas da ste temperamentna, da ste radoholičarka, žena od principa, u poslu ne trpite pogodažanja hoću-neću napraviti ono što je obaveza.

Stoji li sve to?

To je točno. Ono što se mora napraviti je prioritet. Nema hoću-neću. Ako moram i mogu ja, mogu svi.

Kad se radniku pruži prilika da zajedno s nadređenim osmisli rješenje problema, osjećat li se radnik motiviranjima za posao?

Naravno. Ljudi smo i mislim da svi nadređeni uvažavaju mišljenje. Da nije tako, definitivno bi izgubili motivaciju.

Kad imate priliku zastati ujutro kad se probudite i virnete u dušu možete li samoj sebi reći kako na posao dolazite relaksirani, bez grča u želucu?

Da, ako se naspavam.

Dodirnimo se i onog dijela koji je svima nama značajan - plaći. Kakvo je vaše mišljenje o plaći u HŽI i kakva su očekivanja po pitanju plaće?

Mislim da se osjeti povećanje plaće i da su napokon korektni putni troškovi. Ima kolega koji daleko putuju. Mislim da bi u narednom periodu plaća trebala pratiti

rast inflacije i standarda.

Imaju li radnici na željezniči pravo na napredovanje na poslu? Kakvi su vaši planovi za razvoj karijere?

Bilo bi lijepo da se prepozna nečiji trud, znanje i sposobnost. Svakako mislim da bi poslodavac trebao omogućiti napredovanje.

Kad se osvrnete na dosadašnji životni put, na vrijeme iza sebe kažete li samoj sebi da žalite za nekim neispunjениm snovima?

Kad se osvrnem, zadovoljna sam. Život je nepredvidljiv, ponekad se dogode i neki teški trenuci na koje ne možemo utjecati ali isto tako je život ponekad predivan s lijepim iznenadenjima.

Odvažila sam se upisati na prediplomski studij i trenutno sam na drugoj godini studija. To je predivno iskustvo. Moji snovi su ostvareni.

Hvala ti na ugodnom razgovoru. Idemo odraditi i blic pitanja i odgovore.





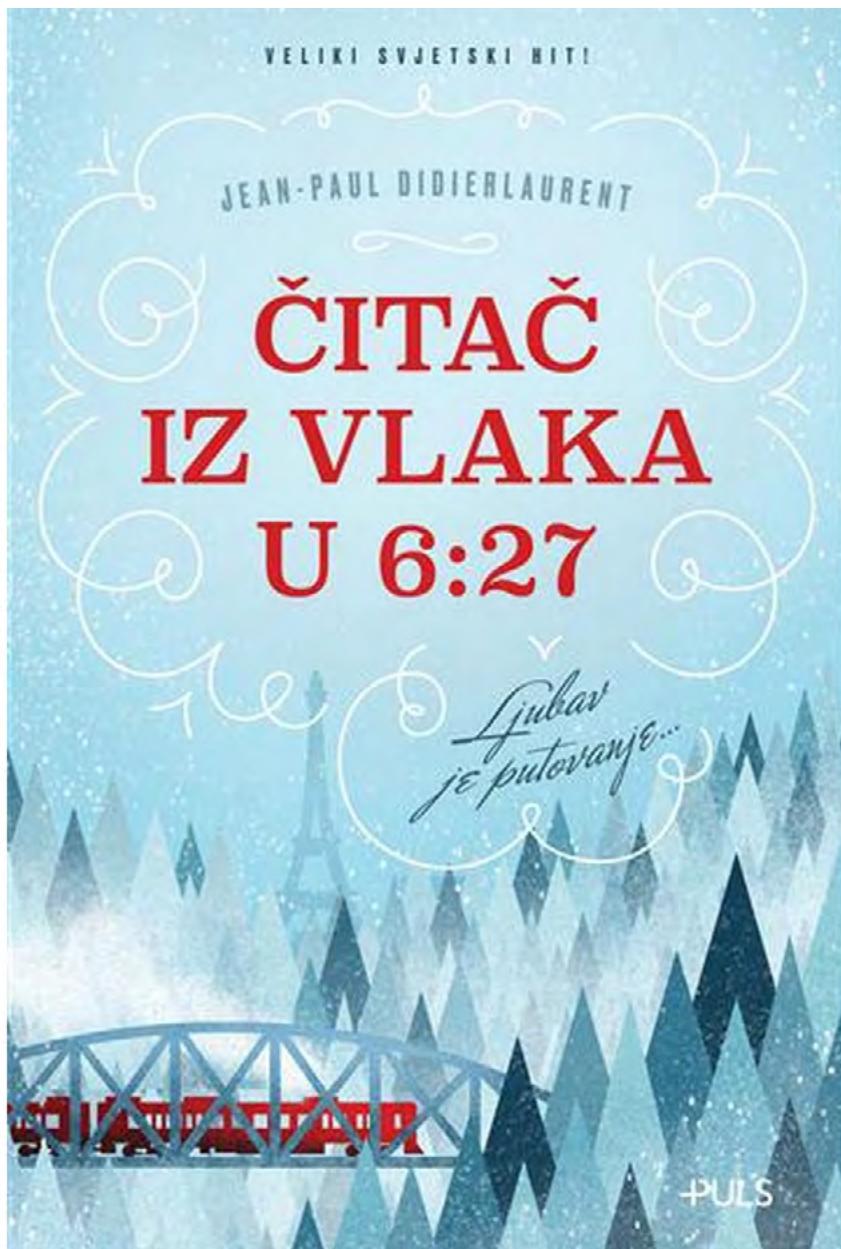
BLIC



ŽELJEZNIČKA ČITAONICA

Piše: Nebojša Gojković

FOTO: Internet



U našoj „ŽELJEZNIČKOJ ČITAONICI“ imamo priliku predstaviti Vam još jedno remek djelo europske i svjetske književnosti. Riječ je o romanu „Čitač iz vlaka u 6:27“ francuskog autora Jean Paula Didierlaurenta. Odmah po svom izlasku ova je književna senzacija dobrano „prodrala“ učmalu europsku književnu scenu, ponajprije zbog svoje tematike u kojoj na gotovo kirurški precizan način prikazuje sve negativnosti koje za običnog čovjeka proizlaze iz sustava privrede veselo „upakiranog“ u termine kao što su „tržišna ekonomija“ ili „rad po mjeri čovjeka“, aiza kojih se u većini slučajeva krije ono što većina

običnih smrtnika prepoznaje kao „divlji“ kapitalizam. Osim toga, tu je i originalan književni narativ kojim nas autor vodi kroz priču, detaljno nam predstavljajući likove s marginama suvremenog francuskog društva, one koji sustavu trebaju samo kao sredstvo pomoću kojeg se dolazi do profita i kroz čije se subbine najbolje oslikava stih pokojnog Duška Trifunovića: „Svako je prase dio neke mase, al' svako za se pati kada ga stanu klati...“ Glavni akter ove priče zove se Guylan Vignolles, što prevedeno s francuskog na hrvatski jezik znači Ružni Ginjol (kazališni lutak). To njegovo, blago rečeno

neobično ime, bilo je nepresušni izvor inspiracije svim onim „pacijentima“ iz njegova okruženja koji su još u nekoj svojoj predškolskoj ili školskoj dobi pokazivali sklonost prema sadizmu, sociopatiji i ostalim „dostignućima“ sувremenog načina života. Na to se „savršeno“ nadovezala i smrt oca koja se dogodila kada je Guylan imao svega 8 godina, kao i psihičko stanje majke koja je od tog događaja ostatak života provodila uglavnom sjedeći i zureći u televizor. Tako je ovaj 36-ogodišnji (anti)junak već od najranijeg djetinjstva imao sve predispozicije da bude upravo ono što je kasnije u životu i postao; jedan od mnogobrojnih marginalaca s dna društvene hijerarhijske ljestvice, onih koji veći dio života balansiraju na rubu egzistencije i životne opstojnosti, autohton predstavnik proletarijata onako kako ga u svom „Kapitalu“ definiraju Marx i Engels. Guylan ima dvije konstante; radi posao koji ne voli i živi život koji ne želi. Stanuje u malom neuglednom stanu gdje mu je jedino društvo zlatna ribica koju zove Rouget de Lisle. Od prijatelja ima tek 2 živopisna lika, bolje rečeno čudaka koje je upoznao zahvaljujući svom poslu. Jedan od njih je Yvon Grimbert, portir kojem se čitav život svodi na gotovo opsessivnu ljubav prema klasičnom teatru i koji je u toj svojoj opsessiji otisao toliko daleko da se izražava isključivo u stihovima, odnosno u dvanaestercu. Drugi je Giuseppe Carminetti, bivši alkoholičar koji je uslijed nesreće na radu ostao bez obje noge. Od rodbine ima samo već spomenutu majku, a kojoj se već godinama telefonski javlja svakog četvrtka. Čitavo to vrijeme obmanjuje ju prikazujući joj svoj život idiličnim, odnosno lažući joj o nekakvoj funkciji zamjenika glavnog urednika koju obavlja u jednoj nakladničkoj tvrtki. Guylan je u stvarnosti zaposlen u tvrtki „STERN“ što je kratica za „Društvo za obradu i prirodnu reciklažu“, gdje radi na stroju koji reciklira stari papir. Kako je u većini slučajeva riječ o recikliranju knjiga, tako on kao netko tko je veliki ljubitelj pisane riječi, danas radi otprilike isto ono na što je nekada poticala jedna

ideologija koja se trenutno u Evropi ponovo vraća na „velika vrata”, a čiji su sljedbenici svojevremeno javno spaljivali „nepodobne” knjige. Sada se to radi posve legalno (do duše ne tako javno kao onomad), na jedan puno moderniji i društveno prihvatljiviji način. Kao i u većini kapitalističkih tvrtki, šef mu je lik kojeg bi državni sistem za vrijeme rata vjerljivo postavio za upravitelja nekog radnog logora. Za Felixa Kowalskog radnici su po pravilu tek nužno zlo, ona najslabija karika u lancu privredovanja koja njega i tvrtku uvijek iznova sprečava u ostvarivanju extra profita. Osim njega, tu je i vozač viličara Lucien Brunner, mladić od 25 godina, jedna od onih ljudskih nuspojava koje smo nekada titulirali kao poltrone, a danas popularno nazivamo „uvlakačima” ili „rektalnim alpinistima”. Slijedeći onu već spomenutu ideologiju koja se na vrhuncu vlastite moći obračunava s nepočudnim knjigama i piscima, on je tipični primjer današnje moderne europske mladeži; neonacist, sadist i intelektualna ameba. Zajedno sa šefom Kowalskim prema Guylanu se odnosi s naglašenom mješavinom arogancije i prezira. U nekoj svojoj osobnoj borbi za vlastito, kao i dostojanstvo svih onih knjiga koje je silom prilika prinuđen uništavati, Guylan je sebi dao u misiju da prilikom svakog čišćenja unutrašnjosti stroja za reciklažu, spasi sve one stranice koje su nekim čudom ostale čitave. Tu dolazimo i do razloga zbog kojeg smo ovo djelo uvrstili u našu „ČITAONICU” i onoga što u stvari čini okosnicu čitave ove priče. Naime, Guylan prilikom svakog svog odlaska na posao vlakom koji sa željezničkog stajališta polazi u 6:27 sati, sve te sačuvane stranice naglas čita svim onim nesretnicima i egzistencijalistima koji poput njega istim tim vlakom odlaze na svoja radna mjesta. Čita ih bez obzira što te stranice najčešće formom i sadržajem međusobno nemaju ništa zajedničko, pa se tako dešava da nakon pročitanog dijela nekog kriminalističkog romana prijeđe na čitanje recepata iz neke kuharice ili uputa za proljetnu rezidbu jabuka. Osim toga, u vlaku ima i svoje uobičajeno mjesto; uvijek iznova sjeda na isto pomoćno prekllopno sjedalo. Kako je u većini slučajeva

riječ o istim osobama koje putuju tim jutarnjim vlakom, tako su svi oni već naviknuti na ova Guylanova čitanja koja su odavno postala dio njihova uobičajenog 20-ominutnog jutarnjeg rituala. Priča svoj pravi zaplet doživljava jednog jutra kada je Guylan na onom „svom” pomoćnom sjedalu pronašao nečiji izgubljeni USB. Na toj prijenosnoj memoriji nalazila su se 72 dokumenta koja su u stvari predstavljala dnevnik neke nepoznate žene. Čitajući ga, Guylan je na neki način čitao i svoj vlastiti život, prepoznajući se u mnogim njegovim dijelovima. Isto tako, što se više približavao kraju dnevnika, to su njegovi osjećaji prema nepoznatoj autorici bili sve intenzivniji. Ono što je iz dnevnika o njoj mogao sazнатi, jeste da se zove Julie, ima 28 godina i radi u nekom velikom trgovačkom centru gdje brine o čistoći javnog zahoda ili kako se to u nas popularno kaže; kao „teta Sera”. Osim što radi na neutaktivnom i društveno „debelo” poticajenjem radnom mjestu, Julie „voli sve što vole mladi” i kao svaka prosječna cura „namiguša” mašta o svom princu iz bajke koji će, kako sama kaže: „...parkirati svog lijepog bijelog ata (primjerice Audi A3 ili DS s kožom prekrivenom unutrašnjošću), svratiti k meni da isprazni mjeđur, a zatim me podignuti u naručje i povesti sa sobom u dugotrajnu ljubavnu pustolovinu.” Guylan svoje otkriće iz vlaka kao i osjećaje koji su ga po prvi put u životu obuzeli, povjerava prijatelju Giuseppeu na što mu ovaj nesebično ponudi svoju pomoć u pronalaženju tajanstvene djevojke. Poput pravog detektiva, Giuseppe se svim svojim intelektualnim i materijalnim resursima baca u potragu. Pronalazi 18 pariških trgovačkih centara od kojih eliminacijom dolazi do njih 8 koji odgovaraju opisima iz Juliena dnevnika. Ovdje se u potragu uključuje Guylan koji ciljano obilazi svaki od predmetnih centara, sve dok konačno u jednom od njih ne pronađe svoju platoniku ljubav. Nakon što ju je ugledao, osjećaji koje je do tada imao prema njoj u trenutku su se multiplicirali; ljubav ga je obuzela potpuno i neizostavno. On, uvijek kolebljiv i sumnjičav, u neprestanom nastojanju da ostane „nevidljiv” za druge i izbjegne svako „iskakanje” iz

uobičajene životne rutine, ovaj put bio je odlučan kao nikad prije u svojih 36 godina života te je „odmah znao što mu je činiti”. A ono što je učinio saznat ćete ako pročitate ovo djelo, dok ćemo Vam mi tek dati naslutiti kako će svi oni koji vole sretne završetke u ovom slučaju doći na svoje. „Čitač iz vlaka u 6:27” objavljen je 2014. godine i predstavlja roman prvijenac u književnom opusu francuskog pisca Jeana Paula Didierlaurenta, dotada poznatog uglavnom po kratkim pričama zahvaljujući kojima je bio pobjednik na raznim natjecanjima u toj književnoj kategoriji. Uspjeh koji je ovaj roman u prilično kratkom vremenskom periodu ostvario, iz današnje perspektive djeluje pomalo nestvorno. Naime, odmah po njegovu objavljivanju osvojio je brojne prestižne književne nagrade poput „Enterprise Novel”, „Djelo”, „Michel Tournier”, festivala „Premier Roman de Chambéry”, „CEZAM Prix Litteraire Interce”, „Ljubičaste knjige”, „Potpuno knjiga” i brojnih nagrada čitatelja u medijskim knjižnicama. Samo u Francuskoj prodan je u više od 400 000 primjeraka, preveden je na preko 30 svjetskih jezika, a uskoro se očekuje i njegova filmska adaptacija. Knjiga ima 214 stranica, ali su slova teksta takve veličine da se stiče utisak da je ista namjenski tiskana za slabovidne osobe. Tako vrijeme potrebno za njeni čitanje iznosi maksimalno 2 sata. Za hrvatsko tržište prevela ju je književnica s kojom smo prije skoro dvije godine otpočeli ovu našu „ŽELJEZNIČKU ČITAONICU”, odnosno gđa Ivana Šojat. Knjiga se može pronaći doslovno na svim mjestima koja su po svojoj vokaciji vezana uz pisani riječ, što znači u svim knjižnicama, knjižarama, književnim i web shopovima, Internet prodaji, malim oglasima... Cijena po kojoj se može naći iznosi otprilike koliko i cijena jednog „ploda” afričke šljive. Na naslovniči knjige osim uobičajenih generalija, stoji i slijedeća misao: „Ljubav je putovanje...” Za sve one koji se pronalaze u navedenom, „Čitač iz vlaka u 6:27” bit će idealno štivo koje će na najljepši mogući način potvrditi ovo njihovo uvjerenje...

DUŽAN K'O GRČKA

u skretanje by nenad katanich

FOTO: Nebojša Gojković



NARAVNO, NIJE NI BUZDO OD JUČER I RAZUMIJE DA SU DJELATNICI LJUTI KADA VIDE HRPU NJEGOVIH VOLONTERA KAKO SE VUKU. I UMJESTO DA ŠUTE I DA NE TALASAJU, DA IH NITKO NE VIDI AKO KUMČE NJEGOVO MILO, ONI S RUKAMA U DŽEPOVIMA IZLAZE LJUDIMA NA OČI. KAO MAČKA KOJA ŠEĆE PO PLOTU IZ ČISTE PROVOKACIJE PSIMA KOJI NE MOGU NA PLOT I RAZDIRU GRLO LAJUĆI.

Druga Buzdovana je inače bilo teško izbaciti iz takta. Ali kukanje onih iz onog drugog sindikata da se ovako bez osoblja ne može raditi već mu je išlo na živce. Sindikalac Jamezdin zadovoljio se samo pisanjem prosvjednih dopisa. A tko bi se mogao koncentrirati na sindikalnu borbu pored cuge i meze koje je uvijek bilo u obilju kod Ivelka. S druge strane, išlo mu je na živce i Ivelkovo kukanje na tu temu. Ali sada kada su pustili robove i prometnici Nikola i Irena to mu je narušilo nirvanu. Što u ostalom imaju oni kukati i zanovijetati? Ne primaju oni plaću da misle nego da rade. Ima tko da misli, a oni se ne bune. Naravno, nije ni Buzdo od jučer i razumije da su djelatnici ljudi kada vide hrpu njegovih volontera kako se vuku. I umjesto da šute i da ne talasaju, da ih nitko ne vidi ako Kumče njegovo milo, oni s rukama u džepovima izlaze ljudima na oči. Kao mačka koja šeće po plotu iz čiste provokacije psima koji ne mogu na plot i razdiru grlo lajući. Tako je sam svjedočio, jednom prilikom, kada je nije mogao izbjegći da se ne pojavi na kolodvoru iako je to mrzio i uvijek eskivirao kada može, svjedočio toj šetnji mačke po plotu i lajanju pasa. U stvari, u prometnom uredu pored Irene i Nikole, bilo ih je još šest odozgo koji su ih uvjeravali kako će im u stari biti bolje kada os ponedjeljka ih bude manje u smjeni. Jedno od njih šest je otišlo tako daleko da je sarkastično počelo sumnjati u njihovu inteligenciju pošto oni nisu u stanju da to sagledaju. Čak nisu u stanju vidjeti da će u noćnoj imati više mesta za drjemati na fotelji. I

neka budu sretni da nisu „fasovali“ prekid, a ne samo smanjenje... U tu raspravu uključio se i čika Walter koji je tada došao na kavu. Rekao im je da su u njegovo vrijeme „vrijeme mraka“ ukidali pruge i kolodvore ali ne i ljudi. Da se uvijek pazilo da ljudi budu zbrinuti i da rade u koliko je moguće humanim uvjetima imajući u vidu odgovornost i težinu željezničkog posla. Ali njih šestero je, sinkronizirano, kao po zapovijedi, samo odmahnulo rukom i nastavilo šetati po plotu. Tada je Buzdo čuo nešto kao eksploziju, kao prasak bombe. Naluknuo se bliže prometnom uredu i video što je - njih šestero, opet kao po zapovijedi, prasnulo je u grohotan smijeh držeći se za trbuhe. Video je da je i šef kolodvora tamo, da stoji čutke u kutu i sa zebnjom sve sluša. Nazvao ga je da čuje što su ovi tako se grohotom smijali i saznao da je Irena prizvala se na argument sistematizacije. Brzo je otišao do kafića da da radnici ne bi povezali da i on ima želju šetati plotom. Tamo je zatekao svog Kumčeta koji je ispijao svoju omiljenu kavu i surfao na mobitelu. Prišao mu je s leđa i čušnuo po zatiljku. Njegov jedini zadatak bio je da pazi da se u firmi ne javljaju nikakve bune i revolucije i to nije bio u stanju da napravi. Kumče je samo smirenio i pomalo zbumjeno naručio kavu i za Buzu. Ovaj mu je sve ispričao. Kumče mu je rekao da ne vidi razlog zašto se on toliko sekira - neka skupi te „mačke“ i neka ih stavi da rade i pokažu Ireni, Nikoli i ostalima da se to može. Buzdo je bio zadovoljan i rekao je Kumčetu da će mu povisiti koeficijent.

Ne budu lijen, odmah je pozvao Ivelka i naredio mu da svi koji su po rangu ispod njega moraju ići u izvršnu službu. I da mu više ne kuka da mu nema tko raditi. Te da će oni pokazati Nikoli, Ireni i ostalim filozofima kako se radi sa smanjenim, pardon, optimalnim brojem osoba. Ne može više firma hraniti uhljebe. Pa već i mediji stalno skaču na tu temu. Na Ivelkovu piskutavu opasku o zdravstvenoj sposobnosti, zakonskoj regulativi, državnoj agenciji... Drug Buzdovan ga je samo presjekao i rekao: „Naređenje - izvršenje!“ Na tu vijest tri od šest odmah se uhvatilo za srce i otišlo na bolovanje. Ali Ivelk je uporno objašnjavao plačućim glasom da nema drugog izbora dok ime je krojač uzimao mjeru za uniforme. Buzdovan je napokon mogao odahnuti. Mirni su ovi dolje ali i ovi gore - nirvana. Međutim, kako to obično biva, stvari nisu išle tako glatko. Kumče ga je nazvao sav u panici, jedva je mogao razabrati što govori. Prepričavao mu je vijesti iz Grčke. Buzdo je pozelenio, prekinuo razgovor s Kumčetom i odmah nazvao Ivelka s naredbom: „Prekini - isprazni! tj. obustavljam akciju!“ i to u trenutku kada su ovi dobili uniforme i raspored smjena od ponedjeljka. Dao mu je i nov upute - smanji po jednu osobu u smjeni, obećaj masnu zaradu od prekovremenih da im začepiš usta, a ovi su se i tako nauživali straha od rada tako da će sada biti mirni i više neće talasati. I tako je firma došla opet u spokoj i blaženstvo koje kaže da se nedvojbeno zna u izvršnoj službi tko je kriv ako se nešto desi.



FOTO: Nebojša Gojković