

VIJESTI SINDIKATA PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE

zPERONU



travanj 2023.

travanj 2023. • BROJ 133 • ISSN 1132-7739



**USKORO NOVI TEN-T KORIDORI U RH
EU NAM OTVARA VRATA IZDAŠNOG FONDA**

**O UKIDANJU SZ "POLAZAK"
KUD TO VODI**

**POZNATA LICA I ŽELJEZNICA
ANA RUGNER**



PROLJEĆE



FOTO: Ivica Stojak



JOŠ KOJA RIJEČ O RENESANSI ŽELJEZNICE

17. ožujka 2023. održana je u Hrvatskoj gospodarskoj komori konferencija pod nazivom "Nesreće se ne događaju, one su uzrokovane". Konferenciju je organizirao Sektor za promet Hrvatske gospodarske komore. Među panelistima u raspravi je sudjelovao i Darko Barišić, član Uprave HŽ Infre.

Ovom prilikom saznali smo kako prema privremenim podacima, 2022. godine na području Europske unije u prometnim nesrećama smrtno je stradalo 20600 osoba. Na hrvatskim prometnicama, iste godine poginulo je 275 osoba što je udio od 1,33 % u odnosu na Europsku uniju.

Kako se moglo čuti, prošle je godine porastao broj prometnih nesreća na 32 i pol tisuće, a rast je i broja nesreća s ozlijedenim osobama za više od devet posto. Veliki je porast broja stradavanja djece - preko 15 posto u odnosu na 2021.

Upozorenja koja su izrečena dolaze do nas u HŽ Infri i odbijaju se najčešće statističkim izjavama kako: „Broj poginulih u zadnjih 20 godina na željezničko-cestovnim prijelazima opada. Prošle je godine na željezničko-cestovnim prijelazima živote izgubilo

10 osoba. Kako bi te brojke bile što bliže nuli, HŽ Infrastruktura već 23 godine provodi edukativno-preventivnu akciju „Vlak je uvijek brži“, a radi se i na povećanju razine zaštite na prijelazima.“ Blistavu budućnost po pitanju modernizacije najavio je spomenuti panelist rečenicom: „Kroz četiri godine trebali bismo biti na razini EU-a po pitanju broja moderniziranih prijelaza.“ Ova izjava kao da je usklađena sa opjevanom renesansom željeznice koju najavljuje državni tajnik u MMPI. A željeznička infrastruktura većinom je sve..... (možete dopuniti sami najprikladnijim riječima), jer je prosječna dopuštena infrastrukturna brzina na prugama u uporabi 74,30 km/h, a na ukupnoj duljini mreže je 70,00 km/h. Ove podatke dodatno negativno demantira činjenica kako nam je 52% ukupne duljine pruga projektirano za brzinu veću od 100 kn/h, a obzirom na stanje odnosno sposobnost pruga u 2022. godini na svega 12 % ukupne duljine pruga moguće je voziti brzinom većom od 100 km/h.

Toliko o renesansi...

Anto Iličić

IMPRESUM

Glavni urednik:
Anto Iličić

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

Naslovnica:
ANA RUCNER
violončelistica
foto: Nebojša Gojković

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

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

USUSRET UKIDANJU SIGNALNOG ZNAKA „POLAZAK“

Piše: Anto Iličić
Foto: Nebojša Gojković



Svima nam je poznato kako Amerika i Amerikanci imaju veliki standard. Ali kada su u pitanju bizarne odredbe zakona razlike u odnosu na nas u HŽ Infri gotovo da i nema. Tako je primjerice u saveznoj državi Connecticut zabranjeno hodati unatrag nakon zalaska sunca, a u zakonu u državi Kansas piše: Ako se dva vlaka susretnu na istom kolosijeku niti jedan ne smije nastaviti dok drugi ne prođe.

Rekoh, Ameri nisu usamljeni. Ako nikog drugog za društvo imaju nas. Dakle, kad se osvrnem na svoj radni vijek na Hrvatskim željeznicama u više navrata sam u neformalnim razgovorima s kolegama, obavljajući redovite poslove, komentirao razno-razne gluposti s kojima smo se susretali, a koje su proizvodili nadređeni. Kako sam počeo kao manevrist, tako su mi nadređeni bili uglavnom svi. Najčešće smo se čudili

brzojavima, naredbama, propisima i odredbama kojih smo se morali držati.

U tim mojim počecima, u našoj radnoj organizaciji, činilo mi se da je broj glupih beskonačan, što naravno nije točno jer znamo da je broj radnika s ugovorom o radu konačan. One iz tog društva koje sam znao imenom često sam zaobilazio vodeći se mišlju starih Grka koji su govorili kako nemaju ništa protiv glupana pod uvjetom da su dovoljno daleko. E, da su ovi naši podalje, mislio sam u tim prilikama... Ali ne, oni su tu i traju...

Za najkraći opis tog početnog vremena rada u HŽ Infri koristim sljedeću misao: "Skupina glupana (u jednoj organizaciji) znatno je moćnija od mafije ili industrijsko-vojnog kompleksa, bankarskog sustava ili Komunističke interacionale. Ta skupina nije organizirana, ne čini dio nekog sustava, nema šefa ni

predsjednika, niti statut, ali ipak uspijeva djelovati svršeno usklađeno, kao da ih vodi neka nevidljiva ruka...." Za bolje razumijevanje priče koja slijedi citirat ću i Prvi fundamentalni zakon ljudske gluposti: „Uvijek i neizbjegno svatko od nas podcjenjuje broj glupih individua u našem okruženju.“

Valjda je to prirodno - glupost je posvuda podjednako raspoređena. Bili oni muškoga ili ženskoga roda, šefovi ili skretničari, direktori ili prometnici vlakova. Bolji poznavatelji gluposti od mene tvrde kako taj raspored proizvodi višestruke razorne učinke.

Treći fundamentalni zakon ljudske gluposti eksplicitno tumači: „Glupa je osoba ona koja prouzroči štetu drugoj osobi ili skupini ljudi a da pri tome ne postigne bilo kakvu korist za sebe, ili čak trpi gubitke.“

Tako je i moj, naš radni vijek pun je

događanja u kojima smo izgubili novac, vrijeme, energiju, apetit, mirnoću izazvanu neočekivanim naputcima neke absurdne odluke, koja se javlja u neočekivanim i vrlo neprikladnim trenucima izazivajući štetu, frustracije i poteškoće, a da pri tome onaj koji je sve izazvao nema od toga apsolutno nikakve koristi. Razumljivo je da nitko ne zna i ne može objasniti zašto ovlaštena osoba radi ono što radi. Ipak postoji objašnjenje ili, još bolje, postoji samo jedno objašnjenje: osoba o kojoj je riječ je glupa.

Kako ovom prilikom nisam pjesnički raspoložen, tako ponavljam tuđe misli koje su sasvim prikladne: „Među našim menadžerima nalazi se priličan postotak osoba koje su u osnovi glupe i čija je sposobnost da oštete bližnjega opasno u porastu i proporcionalna s pozicijom moći koju zauzimaju.“ Razumne osobe često se pitaju kako to da glupe osobe uspijevaju dostići položaje moći i autoriteta ...

Za objašnjenje prethodnog pitanja navodim još dva fundamentalna zakona ljudske gluposti:

„Osobe koje nisu glupe uvijek podcjenjuju potencijalnu štetnost glupih osoba. Naročito, osobe koje nisu glupe stalno zaboravljaju da u bilo kojem trenutku i mjestu i u bilo kojoj prilici, raditi ili se povezati s glupim osobama predstavlja nepopravljivu i skupu grešku.“

Peti temeljni zakon ljudske gluposti sažimlje prethodne: „Glupa osoba je najopasniji tip osobe“, s nadopunom: „Glupa je osoba opasnija od kriminalaca“.

Jacques Prevert, je zapisao: „... ljudska je glupost najneobičnija od svih bolesti jer od nje ne pati bolesnik nego svi ostali“.

Sve ovo poslužilo mi je kao uvod da opišem kako sam doživio saznanje o trenutnoj, nekontroliranoj navalji na ukidanje signalnog znaka „Polazak“ kojоj je prethodilo potiho imenovanje u radnu grupu pri MMPI za izradu Pravilnika o signalima, signalnim znakovima i signalnim oznakama u željezničkom prometu (Pravilnik RH-

1) - od 9. svibnja 2022.

Navalu na promjene provode, a tko drugi nego vodeći menadžeri. Ovi naši. O kakvoj se znalačkoj ekipi radi govore činjenice stanja željezničnika u Lijepoj našoj koje samo glupom čovjeku nisu poznate:

- Većina željezničkih pruga u RH za međunarodni promet osigurana je relejnim signalno-sigurnosnim uređajima ugrađenim prije 30-40-50-60 godina.

- Većina željezničkih pruga u RH za regionalni i lokalni promet uglavnom su osigurane mehaničkim kolodvorskim uređajima iz 19. stoljeća ili prve polovine 20. stoljeća. Na nekim dionicama vlakovi se uvode na najprimitivniji način - ručnim signalnim znacima izvršnih radnika.
- U posljednjih 20 godina, opseg investicijskih radova na obnovi željezničkih pruga, kao i opseg redovnog održavanja pruga znatno su ispod nužne potrebne razine.

Posljedica je današnje stanje u kojem je na više od polovice ukupne duljine željezničke mreže, gledajući samo otvorene pruge i kolodvorske kolosijeke, ugrađeno gradivo gornjeg ustroja starosti veće od 30 godina. Rezultat smanjenog investicijskih radova i održavanja pruga je dramatičan pad uporabne razine pruga u usporedbi s 1990. godinom. Takav zaostatak u obnovi i održavanju pruga i kolodvorskih kolosijeka iz posljednjih 20 godina teško je nadoknadiv.

- U posljednjih 20 godina nije bilo nikakvog remonta na regionalnim željezničkim prugama; za posljedicu na kraju ovog srednjoročnog razdoblja gornji ustroj bit će u prosjeku stariji od 35 godina, a često i stariji od 40 godina.

U tim okolnostima i s takvom tehnikom kojom raspolaze - ne biti svjestan stanja i predlagati ovakav tehnološki iskorak ne mogu drugačije opisati nego kao glupost, glup pokušaj. Narodski rečeno vidjela žaba da konje potkivaju, pa i ona digla nogu.

E, da, još prije par godina šuškalo

se kako su neki HŽI stručnjaci bili u Sloveniji, uočili su da susjadi ukinuli taj znak i kod njih (na Slovenskim željeznicama) sve funkcioniра. Međutim, dok su gledali kako kreću vlakovi u Deželi, nisu primijetili ulaganja u infrastrukturu, u građevinsku i signalno-sigurnosnu tehniku. Po hodnicima žute zgrade hvalili su se kako neće izmišljati nikakvu toplu vodu, nego će rješenje prepisati od susjeda. A onda ugledah materijal koji su predložili ekipi iz MMPI...

Ne znam kako će priča o ukidanju signalnog znaka „Polazak“ završiti, ali poučen 40 godišnjim radnim iskustvom mogu reći da što veća glupost to lakše ugleda svjetlo dana. A druga narodna poslovica kaže: „Što jedna budala pokvari, sto pametnih ne može popraviti.“ Kod nas je u pitanju nekoliko njih u akciji... I, da, činilo se kako je Sušu nemoguće dostići...

Gornji tekst većim dijelom inspiriran je i citira akademika Vitomira Šunjića, njegov tekst „Aktualnost eseja jednog znanstvenika o fundamentalnim zakonima ljudske gluposti“ (<https://hrcak.srce.hr/file/356677>), esej obrađuje knjigu "Temeljni zakoni ljudske gluposti" - autor je Carlo Cipolla (+2000), povjesničar ekonomije s kalifornijskog sveučilišta Berkley.

izvor članka:

Hrčak - Portal hrvatskih znanstvenih i stručnih časopisa

Akademik Vitomir Šunjić, hrvatski kemičar, rođen je 16. srpnja 1939. u Sarajevu, a diplomirao je 1963. i doktorirao 1969. na Tehnološkom fakultetu u Zagrebu. Godinu 1969./1970. proveo je na poslijе doktorskom studiju na Švicarskom državnom institutu za tehnologiju u Zürichu (ZETH, Zürich) kod prof. Vladimira Preloga. Od 2012. je redoviti član Akademije u Razredu za matematičke, fizičke i kemijske znanosti.

PROMETNI PRAVCI U HRVATSKOJ U TRANSEUROPSKOJ INFRASTRUKTURI

PIŠE: HINA
FOTO: Nebojša Gojković

AKTUALNO



BRUXELLES/ZAGREB, 13. travnja 2023. (Hina) - Odbor za promet i turizam Europskog parlamenta prihvatio je u četvrtak sve prijedloge o priključenju nekoliko trasa hrvatskih cesta i željeznica na transeuropske prometne mreže (TEN-T) čime bi se Hrvatskoj otvorila mogućnost korištenja 26 milijardi eura europskih sredstava iz Instrumenta za prometno povezivanje.

Hrvatski eurozastupnik Valter Flego, koji je bio autor izmjena europskih prometnih koridora koji se odnose na Hrvatsku, istaknuo je da će se Hrvatska tako "konačno prometno povezati s ključnim europskim središtema - cestom, morem, zrakom i željeznicom", objavili su Europski

parlament i ured zastupnika Valtera Flege.

„Spoj Pula-Buzet-Divača-Trst bit će prvi međunarodni pravac koji će željeznički povezati Istru sa zapadom te otvoriti mogućnost daljnje revitalizacije željezničkog pomena prema ostatku Hrvatske. Tu je i izgradnja nove željezničke dionice Zagreb-Maribor-Graz, koja će drastično skratiti putovanje od Zagreba prema Austriji i omogućiti bolje prometne tokove našim poduzetnicima koji prevoze teret. Predviđeno je i priključenje Luke Rijeka na koridor Baltik-Jadran, čime se otvara mogućnost širenja njezinih kapaciteta. Želimo osigurati spajanje Hrvatske na koridor Zapadni Balkan, geostrateški

pozicionirati Luku Ploče kao ključni punkt za prijevoz tereta iz regije te modernizirati željeznički pravac od Zagreba do krajnjeg istoka Hrvatske. Producili smo Mediteranski koridor od Rijeke do Splita, što će konačno oživjeti ličku prugu. Splitskoj morskoj i zračnoj luci osigurali smo dodatna europska sredstva za modernizaciju, kao i direktnu željezničku vezu Rijeka - Split sa zapadnom Europom, preko Zagreba prema Grazu”, pojasnio je hrvatski eurozastupnik.

Flego je istaknuo da su prijedloge podržali svi hrvatski eurozastupnici. „Prvi put od ulaska Hrvatske u EU, sudjelovali smo u reviziji europskih prometnih koridora. I slobodno mogu reći: zajedno smo uspjeli”.

Također je zahvalio slovenskim i talijanskim zastupnicima iz kluba liberala Renew te izvjestitelju Parlamenta Dominiqueu Riquetu koji su podržali priključenje Hrvatske na najvažnije europske prometne pravce i podsjetio da zasluga pripada i njegovim prethodnicima u klubu liberala u EP-u Ivanu Jakovčiću i Jozi Radošu koji su na toj inicijativi radili u prethodnom sazivu EP-a.

O prijedlozima izmjena smjernica razvoja transeuropske prometne mreže, nakon što su s 44 glasa od ukupno 45 prihvaćeni na nadležnom odboru, svi eurozastupnici trebali bi glasati na plenarnoj sjednici idući tjedan u Strasbourg. Potom slijede međuinstitutionalni pregovori Komisije, Parlamenta i Vijeća, odnosno država članica.

Flego ističe da Hrvatska da bi izmjenama EU-ove prometne mreže na raspolaganje dobila novih 26 milijardi eura iz Instrumenta za

povezivanje Europe te poziva Vladu da pripremi prijedloge.

"Novac smo osigurali i sad je loptica isključivo na državi. Nedovoljno dobra priprema projekta, manjak projektanata i izvođača radova, administrativne prepreke i spora državna administracija - to su problemi koje jednostavno moramo riješiti i s početkom iduće godine biti sto posto spremni. U suprotnom, novac ćemo morati vraćati. Zato pozivam Vladu RH da vodi računa o tome da moramo imati pripremljene projekte početkom sljedeće godine za nove dionice na europskim koridorima. Ne prolaze više nikakve isprike. Ne smije biti kašnjenja u pripremi projekata ni od strane Vlade, ni nadležnog ministarstva, ni HŽ-a", kaže Flego. U okviru revidirane politike mreže TEN-T teži se izgradnji pouzdane, neometane i visokokvalitetne transeuropske prometne mreže koja će do 2050. osigurati održivu

povezivost u cijeloj Europskoj uniji bez fizičkih praznina, uskih grla ili veza koje nedostaju, navodi Europski parlament.

Cilj je Uredbe o mreži TEN-T na razini EU-a uspostaviti djelotvornu multimodalnu mrežu željezničke infrastrukture, unutarnjih plovnih putova, ruta za kratku obalnu plovidbu i cesta povezanih s gradskim čvorovima, morskim lukama i lukama unutarnjih plovnih putova, zračnim lukama i terminalima u EU-u. Zakonodavni prijedlog revizije Uredbe o smjernicama Unije za razvoj transeuropske prometne mreže (TEN-T) ključno je djelovanje u okviru europskog zelenog plana i strategije za održivu i pametnu mobilnost. Pri reviziji su se nastojali riješiti problemi i nepotpuni standardi infrastrukture za alternativna goriva u okviru mreže TEN-T koja negativno utječe na klimu i okoliš.



U Splitu je održana konferencija intrigantnog naslova „Budućnost željezničke infrastrukture u Dalmaciji“ (7. ožujka 2023. godine). Važne poruke izgovorio je član uprave HŽI Darko Barišić. Kako mediji nisu sve prenijeli, a da ih otmemo od zaborava... evo nekoliko:

Dežurni novinar pokušao je diskusiju usmjeriti postavljajući pitanje: „Ostala je samo željeznica za ulaganje u modernizaciju?“. Izostanak neulaganja blistavo je obrazložio Darko Barišić:

„Nije samo željeznica. Postoje tu nekakvi riječni pravci, tipa Dunav i Save. i tu nije ništa ulagano tridesetak godina i nešto više. Znači, mislim da Sava nije ni plovna do Siska, što je prije bila. Znači, isto su to nekakvi pravci povezivanja. Kažem Vam uvijek roba ide od točke A do točke B najjeftinijim pravcem.“

„Pogledajte malo povijest, zadnjih 20-30 godina, od završetka rata 95. i sad nakon 30 godina. Pogledajte u kojem su stanju auto ceste. Znači izgradilo se puno toga. Izgradile su se ili obnovile sve zračne luke.“

Znači, studija je tu i pokazala je da se elektrifikacija i te kako isplati. – konstatirao je novinar, moderator, na što se, a kako drugačije nego blistavo, uključio naš Darko:

„Ono što smo rekli – nitko ne dvoji da to treba napraviti. Pitanje je kada napraviti? Odjednom raditi tolike projekte? Shvaćate da svaka tvrtka ima svoj kapacitet, pogotovo u finansijskom dijelu. Što se tog projekta tiče HŽ Infrastruktura nije odustala od te pruge. Htio sam samo reći, malo sam se pripremao, prije rata se do Zagreba vozilo osam sati i pedeset minuta, sad se vozi šest i pol sati i opet ne valja.“

Naš Darko je u jednom trenutku nadmašio samog sebe:

„HŽ Infrastruktura, naravno bilo bi bolje da je brža, ali sve skupa za teretni prijevoz i dan-danas je ona u jako dobrom stanju. Nije problem u veličini kapaciteta, problem je u ukupnoj cijeni prijevoza. Roba će uvijek ići tamo gdje je najjeftinije od točke A do točke B i najbrže. To trenutno nisu ti kapaciteti.“

VODIK JE BUDUĆNOST

PIŠE: Anto Iličić

FOTO: Ankica Kovač, Vice President of Croatian Hydrogen Association



AKTUALNO

Nedavno je naš ministar gospodarstva i održivog razvoja Davor Filipović izjavio kako bi vodik mogao postati značajan izvor energije i snažan alat za smanjenje ovisnosti o uvozu energije u Europskoj uniji.

"Naš je cilj jasan: želimo biti važan globalni igrač uz čisto i održivo gospodarstvo", rekao je Filipović. Izjava je vezana uz potpisivanje projekta "Dolina vodika Sjeverni Jadran", - potpisale su ga Autonomna regija Friuli Venezia Giulia, Slovenija i Hrvatska - što je prvi transnacionalni projekt usmjeren na razvoj namjenske doline vodika na našim prostorima.

Nakon malo googlanja saznao sam nešto više o tom partnerstvu: Partnerstvo za čisti vodik jedinstveno je javno privatno partnerstvo koje podupire istraživačke i inovacijske aktivnosti u vodikovim tehnologijama u Europi u okviru programa Obzor Europa. Njegov je cilj

ubrzati razvoj i provedbu naprednih primjena čistog vodika i ojačati konkurentnost lanca vrijednosti čistog vodika diljem Europske unije. Partnerstvo za čisti vodik čine Europska komisija, industrija gorivih stanica i vodika koju predstavlja Hydrogen Europe i istraživačka zajednica koju predstavlja Hydrogen Europe Research.

Rekli bi - ipak se kreće.

Na ovaj događaj nadovezuje se Konferenciju o vodiku koju je organizirala britanska ambasada u Zagrebu (30. ožujka 2023.) tijekom koje su prezentirani neki vrlo interesantni podaci:

Velika Britanija u svojoj industrijskoj strategiji za dekarbonizaciju namjerava smanjiti emisije iz industrije za dvije trećine u 15 godina, a ta strategija uključuje projekte hvatanja i pohrane ugljičnog dioksida kao i proizvodnju vodika, neovisno o njegovo boji. Je

li riječ o plavom ili zelenom vodiku, nije važno već će biti važna ugljična intenzivnost kao primarni faktor, objavio je kabinet Borisa Johnsona. Plan je 1 GW niskougljičnog vodika do 2025. i 5 GW do 2030. odnosno 160-380 TWh do 2050., sa sadašnje proizvodnje vodika iz fosilnih izvora na razini 10-27 TWh.

Zaključak konferencije je:

„Slažemo se i zaključujemo da je vodik budućnost u nizu sektora, industrijskom, transportnom, kućanstvima i nizu drugih područja. Velika Britanija je prepoznala taj potencijal i velikim koracima ide u tom smjeru. Hrvatska je isto tako, donijevši vlastitu strategiju za vodik među prvima u Europi i svijetu, pokazala da prepoznae potencijal tog novog/starog goriva. Nadamo se da će obje države kroz ojačanu suradnju odlučno ići u smjeru vodikove budućnosti“

U izvješću Europskog parlamenta stoji da je nužno održavati i dodatno učvrstiti tehnološko vodstvo EU-a u području čistog vodika putem konkurentnog i održivog vodikovog gospodarstva, s integriranim tržistem vodika. Jednako tako ističe se potreba za strategijom EU-a za vodik koja bi obuhvatila cijeli vrijednosni lanac vodika, uključujući sektore potražnje i ponude, te bi bila uskladena s nacionalnim naporima za osiguravanje izgradnje infrastrukture za proizvodnju dovoljne količine dodatne obnovljive električne energije za proizvodnju vodika iz obnovljivih izvora i za smanjenje troškova vodika iz obnovljivih izvora.

Pitanje je hoće li se itko u MMPI, a onda i u HŽI dosjetiti da ne vrijedi čekati, da se treba hrabro uključiti. Korisno je svima nama pročitati još jednom promišljanja doc. dr. sc. Vukića s Pomorskog fakulteta u Splitu -odgovor koji smo objavili u Na peronu br. br. 128:

„Željeznička infrastruktura je preduvjet gospodarskog razvoja dalmatinskih luka, ali i konkurentnosti splitskog prometnog pravca. U ovom trenutku

s obzirom na različite nedostatke u samoj toj infrastrukturi, Lička pruga od Oštarija do Splita je limitirajući faktor koji ograničava gospodarski razvoj dalmatinskih luka. Tu smo u razgovoru s postojećim koncesionarima došli do ideje da bi se u nekom budućem planu razvoja ta pruga trebala elektrificirati ili pokrenuti alternative, što bi u ovom slučaju bio vlak na vodik. To znači da bi se trebali okrenuti obnovljivim izvorima energije. S obzirom na ograničeno lučko zaleđe dalmatinskih luka, a ograničeno je opet zbog neadekvatne željezničke infrastrukture, jedini faktor konkurentnosti je brendiranje ili identificiranje samih prometnih pravaca temeljenih na zelenim tehnologijama. U ovom slučaju ideja je bila da se nabavi vlak na vodik i da se brendira splitski prometni pravac uzimajući u obzir ograničenu potražnju, kao i limitirajuće geografske faktore te eksterne uvjete koji dolaze od strane upravitelja infrastrukture i državnog tijela koje pruža usluge.“ smanjenju ugljičnog otiska u pomorskom prometu, već će se značajno smanjiti lokalno onečišćenje zraka u lučkim područjima.“

„I tako, dok se naši birokrati dvoume oko selekcije održivih rješenja, pa čak i osporavaju potrebu za implementacijom zelenih tehnologija u sektoru prometa, (u čemu ih podržavaju naši infrastrukturni upravljači – doda A.I.), za to vrijeme se na nadnacionalnoj razini (EU) donose važne, strateške odluke. Ona recentna odnosi se na definiranje vremenskog okvira za implementaciju potrebne infrastrukture, u svrhu korištenja alternativnih goriva.

Jesmo li spremni za ovaku jednu značajnu energetsku tranziciju, kao i potrebu za značajnim investiranjem u održivu infrastrukturu, vrijeme će pokazati (iako se odgovor sam po sebi nazire).“ zapisao je na svom Linkendu Za podsjetnik, Europski zeleni plan je dugoročna strategija rasta EU-a kako bi EU postala klimatski neutralna do 2050. Kako bi postigla ovaj cilj, EU mora smanjiti emisije za najmanje 55% do 2030. godine, u usporedbi s razinama iz 1990. godine. Ovojedni dogovor, još je jedan važan korak u usvajanju zakonodavnog paketa Komisije „Fit for 55“ za provedbu Europskog zelenog plana.

Važni zaključci navedenog dogovora uključuju:

- Infrastruktura za punjenje vodikom, koja može opsluživati i automobile i kamione, mora se postaviti od 2030. nadalje u svim urbanim čvorištima i na svakih 200 km duž TEN-T osnovne mreže, osiguravajući dovoljnu gustoću mreže koja će omogućiti vozilima na vodik prometovati diljem EU.
- Morske luke koje imaju najmanje 50 pristajanja velikih putničkih brodova ili 100 pristajanja kontejnerskih brodova, moraju osigurati opskrbu električnom energijom s obale za takva plovila do 2030. Navedeno neće doprinijeti isključivo smanjenju ugljičnog otiska u pomorskom prometu, već će se značajno smanjiti lokalno onečišćenje zraka u lučkim područjima.“
- napisao je doc. dr. sc. Luka Vukić



AKTUALNO

DOBRI LJUDI SPREMNI SU ZA NOVI VLAK SLOBODE

PISÉ: Dražen Kaužlar
FOTO: Josip Tirić



AKTUALNO

Jutros dok sam šetao sa svojim četveronožnim ljubimcem, prolazili smo pored naše crkve BEZGREŠNOG ZAČEĆA BLAŽENE DJEVICE MARIJE. Trajala je sveta misa, ali bilo je još dovoljno rano pa nije bilo gužve. Nekoliko ljudi stajalo je pored crkve i molilo se i ugođaj je bio lijep. Za razliku od tih jutarnjih misa, na onim kasnijima puno je veća gužva, pa su automobili parkirani na pješačkoj stazi. Vjernici, doslovno žele sa svojim limenim ljubimcima ući u crkvu.

Današnje ugodno ozraće juturnje mise vratilo me u djetinjstvo kad sam ljeto provodio kod bake i djeda. Nedjelja je bila poseban dan. Od jutra je sve bilo podređeno odlasku na misu. Ljudi koji su bili na kraju sela morali su ranije krenuti kako bi stigli na vrijeme. Na putu su im se pridruživali drugi vjernici i putem do crkve bi razgovarali. Njihov uvod u misu trajao je puno dulje i bio je puno ljesti nego što je uvod danas kod onih koji zadnji tren stižu s automobilima. U ono vrijeme, ljudi na selu nisu imali automobile, čak niti asfaltiranu cestu, ali put do crkve im je bio ljesti jer su bili dio zajednice. Putovanja su

bitan dio naših života, pa čak i kad je u pitanju odlazak u crkvu na svetu misu. Uživajmo u njima, ne jurimo. Sjetio sam se pjesme "People Get Ready" od izvođača Jeff Becka i Rod Stewarta. Kad sam ju prvi put čuo ostao sam oduševljen spotom i glazbom da sam jedva čekao kad će ju ponovo pustiti na TV-u. Oduševljeno sam gledao kako vlak kreće, a na otvorenim vratima teretnog vagona sjedi Jeff Beck i svira gitaru.

Nikako nije pametno uskakati ili iskakati iz vlaka, a još manje voziti se u teretnim vagonima i vlakovima. To je ono što učim studente. Ono što je neobično je što još uvijek poželim tako putovati uz prelijep krajolik, tople ljudi i gitaru koja nježno svira. Razlog tome možda leži u samoj pjesmi ali i u vlakovima.

Pjesma „People Get Ready“ utemeljena je na vjeri koja je poziv ljudima da vjeruju u Boga dok kreću na vožnju koja će im donijeti izbavljenje. Nastala je u vrijeme pokreta za građanska prava, u vrijeme Martina Luthera Kinga Jr., a promiže poruku upornosti i vjere koja će u konačnici odvesti Afroamerikance u

eru oslobođenja za kojom žude.

Kad su vlakovi u pitanju, ljudi ih vole od malih nogu. I danas se često može vidjeti kako mali „kikači“ sa svojim djedovima ili očevima stoje uz prugu s oduševljenjem i ljubavlju promatraju vlakove. Tako su kroz povijest vlakovi predstavljali razvoj i povezivanje a često puta i najupečatljiviji znak slobode i oslobođenja. Ne tako davno i kod nas su se pokretali Vlakovi slobode prema Splitu i Vukovaru kao simboli oslobođenja cjelokupnog teritorija Republike Hrvatske.

Postoji izreka koja kaže: „Kakva željeznica, takvo i društvo!“ i izreka koja kaže: „U životu je najteže krenuti, jednom kad se krene sve ide lakše, baš kao i vlak!“. Kako ova pjesma, tako i vlakovi, meni će uvijek biti poticaj i energija za nova putovanja i izazove. Imam vjere i zahvalnosti, spremam sam za putovanje. Imaju i dobri ljudi oko mene.

IZVOR:

<https://www.safetyguruinstitute.com/post/dobri-ljudi-spremni-su-za-novi-vlak-slobode>



SPVH REGIJA ZAPAD

broj: SPVH-RZ - 4/23

datum: 24. ožujka 2023.

**HŽ INFRASTRUKTURA d.o.o.
Sektor za promet**

**PRJ prometa Zapad
Stipo Barišić, voditelj**

Predmet: Pravo na naknadu izdataka na službenom putu zbog redovitog poučavanja

Poštovani,

pojedinim izvršnim radnicima koji se upućuju na redovito poučavanje u centar poučavanja Gospić, ne priznaje se pravo na naknadu izdataka na službenom putu, odnosno pokriće troškova nastalih za vrijeme službenog puta, a prije svega izdataka za prijevoz na službenom putu, koji su nastali od mjesta rada ili prebivališta/uobičajenog boravišta radnika u drugo mjesto radi obavljanja određenog radnog zadatka (redovitog poučavanja) sukladno Pravilniku o naknadama putnih i drugih troškova na službenom putu (Pravilnik HŽI-572).

Obzirom da se radnici po nalogu poslodavca (izvedbenom programu redovitog poučavanja) upućuju u mjesto redovitog poučavanja (Gospić) koje je različito od njihovog mjeseta rada iz ugovora o radu, radnici trebaju ostvariti pravo na naknadu izdataka na službenom putu sukladno članku 5. Pravilnika HŽI -572.

Najave da će se radnicima na koje se odnosi opisana situacija isplatiti 1,35 kn/km, nigdje nisu propisane, jer članak 181a. kolektivnog ugovora HŽ Infrastrukture se odnosi na naknadu troškova prijevoza na posao i s posla od radnikovog prebivališta, odnosno boravišta do mjeseta rada iz ugovora o radu.

Radnik koji se upućuje na redovito poučavanje u mjesto koje je od adrese prebivališta ili adrese mjeseta rada udaljeno više od 30 km ima pravo na dnevnicu za službeno putovanje sukladno članku 9. Pravilnika HŽI-572 kao i pravo na nadoknadu troškova prijevoza na službenom putu, a koji su nastali od mjesta rada ili prebivališta/uobičajenog boravišta radnika, u drugo mjesto radi obavljanja određenog radnog zadatka (konkretno redovitog poučavanja).

Visina i način ostvarivanja prava na troškove izdataka za prijevoz javnim prijevozom ili osobnim vozilom propisani su člankom 7. i 8. Pravilnika HŽI-572. i člankom 180. kolektivnog ugovora HŽ Infrastrukture.

Sukladno svemu navedenom molimo Vas da se radnicima koji se upućuju na redovito poučavanje u centar poučavanja Gospić prizna pravo na naknadu izdataka na službenom putu sukladno Pravilniku HŽI-572 i kolektivnom ugovoru HŽ Infrastrukture.

S poštovanjem.

Na znanje: Centrala SPVH



Regionalni koordinator
SPVH regije Zapad
Josip Tirić

AKTUALNO



ANA RUCNER
violončelistica

KOFERČIĆ, VLAKIĆ, KAVICA...

RAZGOVARAO: Nebojša Gojković
FOTO: Nebojša Gojković

Ona je naša najpoznatija violončelistica i ujedno jedna od naših najpoznatijih osoba iz svijeta glazbe. U taj svijet ušla je odmah po rođenju, budući su i njeni roditelji ugledni i priznati glazbenici; majka je svojevremeno svirala violončelo u Hrvatskom narodnom kazalištu, dok je otac svirao violu u Zagrebačkoj filharmoniji. Nakon završene osnovne i srednje škole na Glazbenom učilištu Elly Bašić, diplomirala je na Muzičkoj akademiji u Zagrebu stekavši tako status profesorice violončela i akademske glazbenice. Zahvaljujući svom vanserijskom talentu te rijetko videnoj kreativnosti kojom je u svom umjetničkom opusu počela spajati različite glazbene pravce na način na koji to nikome prije nije uspjelo, postala je jedinstvena instrumentalistica čiji je rad vrlo brzo prepoznat ne samo kod nas, već i daleko izvan naših granica. Gotovo da nema značajnije svjetske pozornice na kojoj nije nastupala, a postavila je i neke nove standarde kada je riječ o mjestima i ambijentima u kojima se glazba dotad izvodila, svirajući svoje violončelo od Plitvičkih jezera i plaže Zlatni rat pa sve do Velebitskih stijena i Kineskog zida. Posebno se proslavila svojim turističkim spotovima kojima je osim Hrvatske promovirala i mnoge druge države i njihove prirodne znamenitosti. Nama je posebno zanimljiva iz razloga što je tijekom života i karijere često za svoje prijevozno sredstvo birala željeznicu, odnosno vlakove. Ona je Ana Rucner i naša je nova sugovornica u rubrici „POZNATA LICA I ŽELJEZNICA“. Zahvaljujući nadljudskim naporima koje tvrtka HŽ Putnički prijevoz ulaže u svoj dugogodišnji projekt, a koji za konačni cilj ima primorati i ono malo putnika koji su im preostali da potraže neku drugu vrstu prijevoza, po prvi put u više od 4 godine postojanja ove rubrike kasnili smo na dogovoren razgovor. Zbog toga se ovim putem još jednom ovako javno ispričavamo našoj glazbenoj divi. Subjektivni doživljaj susreta s njom mogao bi se opisati kao istinski praznik kako za uši, tako i za oči, toliko da smo se svi mi koji smo učestvovali u realizaciji ovog razgovora osjećali istinski privilegirani. A sam razgovor izgledao je otprilike ovako...

Poštovana gđice Rucner, prije svega hvala Vam što ste se odazvali našem pozivu i pristali na ovaj razgovor. Za sam početak krenut ćemo od Vašeg djetinjstva. Budući ste rođena zagrepčanka, možete li nam iz „prve ruke“ reći kako je izgledalo odrastanje djevojčice u jednoj autohtonoj europskoj metropoli?
Odrasla sam baš u Zagrebu, na bregu, u remetskom podneblju, i ono što je najvažnije - u prirodi. Djetinjstvo mi je stvarno bilo pamtljivo; šuma, priroda, mama, tata, baka, djed, familija „na hrpi“, tradicija, zapravo sve skupa jako sretno i veselo. Imala sam jedno uistinu lijepo odrastanje i prije svega zdravo, pogotovo u odnosu na odrastanje djece u ovo današnje vrijeme.

Već u toj najranijoj dobi ušli ste u svijet glazbe i nota. Pretpostavljam da su najvažniju ulogu u tome imali Vaši roditelji, oboje vrhunski glazbenici...

Da, mama je bila čelistica, tata violista. Brat (koji je 4 godine stariji) i ja smo nekim prirodnim putem, onako spontano i bez pritiska naslijedili njih. Brat je violista poput oca, dok sam ja

već sa 6 godina počela svirati violončelo poput mame. Kad cijeli dan i noć slušaš note, vrlo su velike mogućnosti da i sam postaneš glazbenik. Kada sam gledala roditelje kako oni to s ljubavlju stvaraju, njegujući istovremeno svoj brak i tradiciju, onda ne čudi da mi je upravo to bio uzor i pravi put. Od trenutka kada sam po prvi put primila violončelo u ruke pa sve do današnjeg dana, svot vrijeme najsretnija sam zbog te činjenice i posve sigurna da mi je to bio najbolji izbor.

Vaši su roditelji prije više od 2 desetljeća, što znači negdje na početku Vaše karijere, oformili „Gudački kvartet Rucner“. Zanimljivo je da Vi nikada niste bili član tog orkestra. Zašto?

Jedan gudački kvartet sastoji se od violončela, viole i 2 violine, a pošto mama svira violončelo i oformila ga je, ne mogu biti pridodani član jer bi to onda bio kvintet. To znači da ga mogu eventualno naslijediti, odnosno da sa svojim bratom nađem 2 violine i održavam taj gudački kvartet. Kako su moji roditelji još uvijek mlađi i u punoj snazi, tako trenutno nema

potrebe za tim. Osim toga, kad god je neki njihov koncert, često smo moj brat i ja pridruženi 5., odnosno 6. član. Puno puta im se pridružujemo u nekoj izvedbi, a mnogi hrvatski kompozitori pišu razne kompozicije za moje „Rucnere“, pa tako i za mene i brata.

Ono što većina ljudi vidi i čuje na nastupima Vas i Vaših kolega u pravilu je tek onaj konačni „proizvod“ do kojeg se došlo višegodišnjim trudom i raznim odricanjima. Možete li nam otprilike reći kako je izgledao Vaš put do savršenstva; koliko je to sati provedenih za instrumentom što u onom nastavnom dijelu, što u Vaše slobodno vrijeme?

Bavljenje nekim instrumentom i klasičnom glazbom općenito predstavlja stil života. Tu nema satnice i to je jedan ogroman posao. Te „tone“ sati teško je uopće prebrojati. Pogotovo u onoj ranijoj dobi kada sam studirala Akademiju u Zagrebu, vježbala sam jako puno, često i po 7 sati dnevno. Tako je bilo pred ispite, natjecanja, koncerte... Drugačije ne ide. Cijeli život je red, rad i disciplina. Za mene to nikad nije bilo odricanje već dobitak.

Da sam to gledala kao odricanje zapravo bih bila na krivom putu. Puno je rada, odgovornosti, urednog života... Nekad je dosadno i ne da ti se. Danas više ne vježbam toliko, ali s druge strane stalno moram biti u formi, moram biti komunikativna, na svakom nastupu moram biti idealna, fizički izgled mora biti dobar, moram paziti na odijevanje...

Osim što zahtjeva potpunu posvećenost, sviranje gudačkih instrumenata nije nimalo jeftina aktivnost. Možete li nam malo pobliže reći o kojim iznosima se radi kada je riječ o samim instrumentima kao i privatnim satima poduke?

Dobro pitanje! Jako je skupo školovanje za glazbenika. Ja mogu zahvaliti roditeljima što su puno dali u moje školovanje kad sam bila djevojčica. Jedno je ići u opću muzičku školu, a drugo je ići na dodatne privatne satove, seminare, usavršavanja... Kad imaš violončelo onda trebaš i gudalo, a gudalo treba ostruniti, treba kupiti žice. Te žice se mijenjaju, ja ih mijenjam 3 puta godišnje. Nekada i puknu, a koštaju 30,00 ili 40,00 eura. Pravi instrument može koštati od 500 eura koliko košta neko karbonsko violončelo pa do desetke tisuća eura, ovisi što sviraš. Ja imam talijanski instrument koji je jako star, piše na njemu da je iz 1845. godine. Njegova toplina, zvuk i to kakav je on meni čine da on za mene vrijedi milione. Kupljen mi je još dok sam bila djevojčica i nisu to tada bili veliki novci, no instrument što je stariji, samim tim je i vrjedniji.

Već na samim počecima Vaše karijere, u svoje izvođenje klasične glazbe uveli ste neke posve inovativne stvari ne samo za našu, već i svjetsku glazbenu scenu. Što ste njima željeli postići i jeste li pritom naišli na kakav otpor od strane nekih Vaših konzervativnijih kolega?

Uvijek sam u glazbu htjela dodati nešto što sam osjećala. Jako volim

spajati tradiciju svoje zemlje kao i tradicije nekih drugih dijelova svijeta s onom bazičnom klasikom. Volim slušati „rock and roll“ pa ga tako volim uklopiti i u klasičnu glazbu, volim razne kombinacije zvukova. To je ta širina glazbe koja nema barijera i ne znam kome bi to uopće moglo smetati. E sad, postoje konzervativni ljudi koji će nešto reći, ali ja ne znam zašto bi to trebao biti problem. Čovjek se bavi poslom koji voli, odabire smjer kojim želi ići i samo treba gledati u jednom smjeru i ići naprijed. Sa strane će uvijek biti onih kojima će nešto smetati i to je isto u redu. Moji mama i tata su konzervativni klasičari pa su ponosni na svaki moj „neklašičarski“ istup na sceni.

Osim inovacija u samom izvođenju glazbe, postavili ste neke nove standarde i kada je riječ o lokacijama i ambijentima u kojima se ta glazba izvodi. Možete li nam nabrojati nekoliko najneobičnijih mesta na kojima ste imali priliku održati svoje koncerte?

Zapravo su sva neobična. Ja imam jednu nevjerojatnu energiju i snagu duha kad je violončelo u pitanju. Kad se sad renovirao Medvedgrad pa smo došli na ideju da snimimo neki spot tamo, rekla sam da ću snimati samo ako se s violončelom popnem na vrh. Uzela sam violončelo na rame, popela se na vrh kule, sjela i odsvirala. Isto tako htjela sam jednu pjesmu otpjevati jašući na konju. Kako nikad prije nisam jahala, zamolila sam jednu poznanicu da me nauči. Ta želja bila je toliko velika da sam sjela na konja i već sutra sam ga propinjala, galopirala, jurila... Bile su tu i Stonske zidine, skakala sam i po Kinekom zidu, a imala sam i iskustvo sa HGSS-om kada sam svirala viseći sa stijene na užetu od nekih 25 metara dužine.

Tijekom karijere imali ste priliku surađivati s nekim od najznačajnijih svjetskih imena s područja glazbe. Tko je od njih na Vas ostavio najveći utisak i s





druge strane, jeste li prilikom tih suradnji imali i nekih razočaranja ili neispunjene očekivanja?

Imam lijepa iskustva. Mogu se prisjetiti čuvenog Jose Carrerasa prije par godina u pulskoj Areni. S njim sam doživjela baš lijepo trenutke. Te probe koje smo imali u hotelu bile su posebne. Uživao je u zvuku mog violončela, a ja u njegovom glasu. Razočarenja su kod mene uglavnom dolazila od naših kolega, npr. orkestar koji vas prati pogledava vas ovako ili onako. Jedino tko vas ne pogledava je onaj koji je na „tronu”, a on bi vas jedini trebao tako pogledavati. To je problem naroda, mi umjesto da jedni druge „poguramo” i nećiju grešku pretvorimo u vrlinu ili manu, mi to ismijavamo. To sam vidjela puno puta i to ne samo na sebi. Kolege se smiju onima uspješnjima koje glazbeno prate. Tako dođe solist pred neki orkestar i onda mu se čitav orkestar ruga. Zato ja ni za kakve novce ovog svijeta ne želim sjediti ispred nekog orkestra, već želim imati neku svoju priču.

Za svoj umjetnički rad nagrađeni ste s preko 30 kako domaćih, tako i stranih priznanja. Sve njih mogli bismo podijeliti u dvije kategorije, one čisto strukovne, odnosno glazbene, te one s područja marketinga, gdje kroz svoje turističke spotove promičete određene krajeve i destinacije. Ova druga kategorija nešto je prilično novo na našoj sceni. Kako ste se Vi našli u tome?

Tako što sam osmisnila te turističke spotove. Naprsto mi je bila nekakva situacija u Japanu s Turističkom zajednicom grada Zagreba i gđom Ameliom Tomašević koja je tada bila njen direktorica i izabrala je mene da na jednoj od prezentacija grada Zagreba odsviram 3 ili 4 svoje pop rock pjesme. U sobi u kojoj smo se našli bilo je nekoliko japanskih turističkih operatera. Vidjela sam da to što ja sviram možda lijepo izgleda i zvuči, ali naprsto to nije Hrvatska. Tu mi je palo na pamet

da bi iza mene trebalo biti nešto hrvatsko. Onda sam to „nešto“ krenula osmišljavati. Tada je to bilo prilično teško, ali malo po malo to je postajalo sve bolja turistička priča što je odmah prepoznala i sama turistička zajednica. TZ i HTZ shvatili su da im je puno bolje imati jednu osobu za promociju, jer jedna osoba kad negdje putuje košta puno manje negoli orkestar od nekoliko članova. Ja danas imam 50 ili 60 turističkih spotova kojima gdje god da otpuštam mogu ispričati priču o svakom dijelu Hrvatske. Turistička zajednica je za te spotove osvojila dosta nagrada, dok ja kod kuće nemam ni jednu plaketu niti sam bila pozivana na njihove dodjele. To je jedan projekt koji i dalje traje jer već za nekoliko dana snimam turistički spot za Karlovačku županiju.

Da kažemo sad koju riječ i o našoj osnovnoj temi; na što Vas osobno asocira sam spomen željeznice, odnosno vlakova?

Budi mi uspomene iz djetinjstva jer nekad smo putovali isključivo vlakovima. Tad je još bilo normalno sjesti u vlak i negdje otpotovati. Išla sam kod familije u Beograd, a isto sam tako išla kod neke druge familije u Split. Navečer bih sjela na vlak u Zagrebu, da bih se ujutro probudila u Splitu. Mislim da je vlak i dan danas jedno super prijevozno sredstvo zato što te od lokacije do lokacije odveze komotno, odnosno dovoljno sporo da se odmoriš, a opet dovoljno brzo da se ne umoriš. Auto je danas muka. Vlak je super, ne moraš tražiti mjesto gdje ćeš se parkirati.

Sjećate li se možda Vaše prve vožnje vlakom?

Ne sjećam se svih detalja, ali sjećam se da sam bila jako mala, da sam putovala s mojom bakom i da mi je bilo jako lijepo. Više od te prve vožnje pamtim jedno drugo putovanje kada sam išla u Split kod svojih prijatelja. Imala sam tada 16 ili 17 godina i tako mi je sve to bilo super; koferći, vlakić, kavica... Uglavnom,

u to vrijeme sam stvarno puno putovala vlakovima.

Tijekom karijere imali ste priliku putovati nekim od najboljih svjetskih željeznica, poput one kineske. Možete li nam malo opisati kako izgleda vožnja njihovim brzim vlakom?

Odlično! To je kao da ste u avionu prve klase. Od siceva, usluge, tajminga... Tamo ako ste zakasnili nekoliko sekundi - to je to. Nema vožnje. To je takva brzina da se ti vlakovi doimaju poput „spice shuttlea“. Oni za vrlo malo vremena dođu do destinacije do koje putujete. Vlakovi su i izuzetno uredni, u njima možete pojesti i popiti, red je, zna se gdje tko sjedi. Šok je bio kada sam ih prvi put vidjela jer izgledaju kao iz onih filmova budućnosti. Mi bismo trebali težiti ka takvom standardu jer vlak je najbolje prijevozno sredstvo koje nikad ne smije stati.

Osim kineskim, imali ste priliku putovati još jednim željeznicama koje

slove kao primjer organiziranosti i pouzdanosti, a riječ je o onim japanskim. Jesu li stvarno toliko točni koliko ih urbana legenda predstavlja? Točni su! Ja sam u Japanu bila nekoliko puta u životu i sad već jedno duže vrijeme nisam tamo išla. Ono što mi je ostalo u sjećanju jesu jedna velika disciplina i raspored na njihovim postajama. To su ogromne željezničke postaje i velike su gužve na njima, ali kad je tajming onda je tajming, odnosno ulaziš ili ne ulaziš. I to se poštuje. Kad ljudi naučiš poštovati vrijeme, onda oni nauče poštovati i tvoje. Zato mislim da su ti azijski narodi naučeni da budu disciplinirani i da strpljivo čekaju u redovima.

Proputovali ste i gotovo čitavu Europu. Koje europske željeznice su Vas se najviše dojmile i zbog čega?
Jooj, kad bih se sad mogla sjetiti! Ja najčešće avionom sletim negdje, odem na nastup i puno puta ne znam ni gdje sam sletjela. Ali sam se nagledala i željezničkim postaja i vlakova. Evo sad

sam se sjetila; prije par godina putovala sam vlakom iz Londona za Birmingham i ta vožnja mi se činila nekako bliža nama. Azija je tu doista posebna jer se to doima kao da uopće niste na ovom svijetu. Ti vlakovi kod njih kad krenu, to je čudo. U Europi mi se to putovanje za Birmingham učinilo nekako najsimpatičnije.

Putujete li slučajno i našim željeznicama?

Dugo nisam putovala jer nisam imala potrebe, ali sad kad sam se našla s vama sjesti ću na vlak i otići u Križevce. Jednostavno, ja sam vozač i putujem na destinacije na kojima mi ne treba vlak kao prijevozno sredstvo, ali nisam ga isključila kao nešto što mi više nikad neće trebati u životu.

Gdje smo mi u odnosu na moderne željeznice kojima ste imali priliku putovati?

Mislim da kod nas vlakovi jako kasne jer sam puno puta imala sastanak s kolegicom koja dolazi iz Križevaca.





Ona je često puta još prije nego što bi krenula već znala da će zakasniti. Toga u modernim željeznicama nema. Kod nas je sve to nekako fleksibilno što je na neki način možda i dobro. Kinezi su na primjer u vrijeme korone 3 godine bili u totalnoj blokadi i izolaciji, dok je kod nas i u to vrijeme bilo mogućnosti da ljudi negde „šmugnu“.

Ipak, jedno putovanje našim željeznicama na relaciji Zagreb - Knin prepostavljam da još uvijek pamtite...

E, to je bilo fora! To je bila modna revija u vlaku koju sam između ostalih dama i ja nosila. Tad sam bila trudna i tako mi je to ostalo posebno u sjećanju. To je sada već 18 godina prošlo od tog događaja. Sve je

bilo nekako usko, vesele prekrasne žene, baš je bilo dobro. To je totalna fora i ne znam zašto to netko ne napravi ponovo. Tamo sam upoznala ljude s kojima sam do danas ostala u kontaktu, poput moje prijateljice Vesne. Nevjerojatno kako je taj vlak ostavio neke lijepе uspomene, poveznice, poznanstva...

U jednom od prethodnih pitanja već smo spomenuli činjenicu da ste svoje koncerte i videospotove održavali i snimali na mnogim neobičnim i nekonvencionalnim lokacijama. Jeste li možda razmišljali da nešto slično odradite i na željeznicu?
Da, to bi bilo super i bila bi velika fora. I jesam, razmišljala sam i napraviti ču to!
Sad nakon ovog razgovora definitivno.

Često vidiš neke slike na kojima su tračnice, zgodne žene, „kaubojke“ i sve to je jedna jako dobra poveznica. Imam i ja jednu super „fotku“ na kojoj sam na tračnicama ali ne od vlaka već od onih kolica za solanu u Stonu. Možda bih mogla nešto slično napraviti na jurećem vlaku na kojem bih svirala vilončelo...

Mi nemamo jurečih vlakova...

Onda bih to mogla napraviti na onom malo komotnjem vlaku koji vozi do Slavonije... Ha, ha!

Na čemu trenutno radite i možemo li uskoro očekivati neke nove projekte, koncerте, nosače zvuka...?

Upravo sam snimila jedan krasan album, zove se „Klasik Balkan“ i kroz 8 pjesama koliko se na njemu nalazi obuhvaća melodije čitavog Balkana. Ima tu i turskih, i makedonskih, i romskih melodija... Riječ je o vokalno-instrumentalnom autorskom albumu koji uključuje i tradicionalno pjevanje, ali nisam ga izdala jer u današnje vrijeme nema potrebe za tim. Idem singl po singlu s ponekim spotom i svaki od njih priča svoju priču. Radim to iz ljubavi i na taj način se održavam, a imam plan napraviti i turneju s tim projektom. U međuvremenu ti moji Romi s kojima surađujem, Elvis Bajramović i njegov orkestar, pobijedili su na „Guči“ čime su dobili još veći kredibilitet. Sjajno sviraju i s njima planiram napraviti koncertnu turneju. Nakon 3 godine ponovo mi se „otvorila“ Kina i za 2 ili 3 tjedna planiram otići tamo, a isto tako planiram napraviti tamo i jednu jesensko-zimsku turneju.

Poštovana gdice Rucner, 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 daljnjoj karijeri i nadam se da ćemo uskoro imati priliku popratiti onaj Vaš spomenuti koncert u vlaku!
Hvala lijepo!



DARIO PAVLIĆ
prometnik vlakova u kolodvoru Škrljevo

ČUVATI SEBE I DRUGE

RAZGOVARAO: Josip Tirić
FOTO: Josip Tirić

Dario Pavlić je rođen 25. travnja 1985. godine u Josipdolu (Cerovnik) kod Ogulina. Završio je tri godine srednje željezničke škole u Ogulinu, a nakon toga 2001./2002. godine nastavlja školovanje četvrtu godinu za prometnika vlakova u Zagrebu. 1. travnja 2004. godine zapošljava se na željeznicu kao skretničar u kolodvoru Rijeka, gdje je radio 2,5 godine. U proljeće 2006. godine odlazi na stažiranje i polaganje stručnog ispita za prometnika vlakova u kolodvor Delnice. Nakon polaganja stručnog ispita radi je oko 3 mjeseca kao prometnik vlakova na zamjeni u kolodvoru Brod Moravice. 1. ožujka 2007. godine dobiva ugovor o radu za prometnika vlakova u kolodvoru Škrljevo gdje radi. Po potrebi išao na zamjene s privremenim rasporedom u kolodvore Meja, Plase i Šoći.

Kako se dogodilo da ste krenuli u željezničku školu? Što Vas je dovelo na željeznicu?

Moj deda je radio na željeznicu kao skretničar u kolodvorima Oštarije i Ogulin. Kada je on dolazio s posla meni su se svidale njegove službene željezničke kape i ja sam ih nosio kao dijete, jer u to vrijeme svi željezničari su imali službene odore. Mene je to privlačilo, a deda je znao reći „mali, kada odrasteš odi ti za željezničara“. Kada je nakon osnovne škole došlo vrijeme za donošenje odluke, koju srednju školu izabrati, ja sam odabrao željeznički smjer i tako se nastavila obiteljska tradicija na

željezničari.

Kada ste počeli raditi kao skretničar u Rijeci, kako ste to doživljavali i kako su izgledali Vaši prvi dani na željeznicu?

Dobro se sjećam da su me prvi dan poslali u teretni dio kolodvora Rijeka i rekli „odi dolje i tamo ćeš naći jednu malu kućicu i tamo unutra je jedan brko koji će ti biti mentor“. Ja prolazim pored bloka 2 i nitko me ne doživljava, niti oni mene niti ja njih, samo gledaju za mnom gdje ću. Došao sam do bloka 3A i tamo nisam našao mentora pa sam se vrati na blok 2. Pitaju me oni, mali gdje ćeš ti i koga tražiš? Ja im kažem da sam

novi skretničar i da su me poslali na blok 3A pa tražim mentora. Tada se pojavio Branko Peraković koji je sada pokojni. Tu sam stažirao mjesec dana i nakon položenog stručnog ispita radio sam par mjeseci pa su me prebacili na blok 2 da se i tamo sposobim za rad. To je bilo jedno dobro iskustvo i osnova za daljnju nadogradnju prema prometniku vlakova jer puno znači kada se upozna rad na skretnicama i blokovima. Na bloku 2 sam bio zainteresiran za rad i pomalo sam pratilo rad nadzornog skretničara. Lakše je prenositi zapovijed skretničarima za ulaz na određeni kolosijek nego okretat



skretnice za taj vozni put.

Što najviše pamtite iz te početne faze Vašeg rada na željeznici?

Prvi dan kada sam počeo raditi sjećam se da me užasno boljela glava i da mi je taj dan sve zvonilo u glavi, puno skretnica, manevra radila cijeli dan, vagoni voze gore - dolje, odbi - stisni, to je sve bilo nekako previše buke za prvi dan. Blok 3A je bio opasan, dok se izađe iz blok kućice sa vrata na metar je bio kolosijek i kad manevra vuče vagone treba dobro paziti, posebno zimi kad se zbog bure i hladnoće dobro obučeš i zabundaš i ne čuješ manevru kada dolazi. Kad sam došao kući nisam znao što da radim, a poslije kad sam se uhodao onda je išlo bez problema. Izgleda, najbolje je kad te odmah baci u vatru. Poslije sam se naviknuo na ljude i posao pa više ništa nije bilo teško. Ti početni

koraci i stečeno iskustvo su mi dobro došli poslije kada sam išao stažirat za prometnika vlakova u kolodvor Delnice. Delnice su bile dobar kolodvor za stažiranje, tamo se vršio obrt putničkih vlakova, tada smo ih zvali školice, i obično se išlo na stažiranje u Lokve, Delnice i Fužine jer su to kolodvori koji su imali malo više posla i bili su dobri za obuku.

Kako bi usporedili posao na željeznički tada kada ste počeli raditi i sada?

U to vrijeme je bilo dosta posla, bilo je puno više vlakova i puno više ljudi. Svi su bili pod jednom kapom i svi smo bili skupa od manevre, skretničara, vlakovođa i nitko nije mogao niti slutiti da bi moglo doći do ove podjele u zasebna društva kakva je danas.

Čini li Vas sadašnji posao

sretnim?

Ja sam zadovoljan sa svojim poslom, ne mogu reći da me čini sretnim jer o tome ne razmišljam. Volim ovaj posao i da ga nisam volio ili da me nešto drugo više zanimalo možda bih otisao nekim drugim putem u nekom drugom smjeru. Išao sam u željezničku školu i nakon školovanja odmah sam dobio posao i kada sam krenuo raditi na željeznicu više nije bilo razmišljanja o nekom drugom poslu. Radim to iz ljubavi, jednostavno volim taj svoj posao i svoju struku.

Ima li čestih smetnji na SS uređaju kojim rukujete i kakvo je održavanje tih uređaja?

Otkako je ugrađen APB nema nekih problema na SS uređajima. Novi su kablovi i signali pa je sad to dosta dobro. Ranije je bilo problema s među kolodvorskog ovisnošću,





svako malo je bilo kvarova, a sada s APB om to funkcionira super i promet ide brže. Poneki sitni kvar je uobičajen i zato je tu prometnik vlakova koji će nastupit kada tehnika zakaže.

Kakva je suradnja s kolegama iz drugih željezničkih poduzeća?

U kolodvoru Škrljevo ima više prijevoznika, njih 4-5 i svima se mora omogućiti da rade, da imaju svoj kolosijek - garažu i treba voditi računa o svemu, ne može se jedne primiti a druge odbiti, treba voditi računa da se svi namire. Postoje prijevoznici koji su bolje organizirani i oni koji su lošije organizirani ali i oni koji nam u zadnje vrijeme zadaju dosta problema. Postoje njihove službe koje bi nas trebale obavijestiti šta treba raditi s njihovim vlakom, dali ga dijeliti na pola ili kako već i pitati dali mi to uopće možemo

napraviti i imamo li kolosijek za njih. Sada se već zna kada dolaze da Šoći nemaju kolosijek za njihov cijeli vlak i da ga trebamo dijeliti u Škrljevu.

Kako na zdravlje i privatni život utječe smjenski rad a posebno noćne smjene?

Svjestan sam uvjeta rada, znam gdje idem i da moram biti budan cijelu noć, tako da se moram pripremiti kako bih lakše izdržao noć. Već sam stekao naviku da prije noćne malo odspavam tako da budem spreman za noćni rad.

U Škrljevu se dogodilo nekoliko većih željezničkih nesreća, a jedna je bila nedavno, kako ti događaji utječu na Vas i ostale kolege u kolodvoru?

Jako mi žao kolege kojem se to dogodilo. Kad vidimo što se dogodilo tek tada postanemo svjesniji odgovornosti i ozbiljnosti

radnog mesta i šta se sve može dogoditi. Ipak treba malo više pripaziti kad se manevrina, tri put razmislit i onda povući odgovarajući potez. Ovo je dosta velik i složen kolodvor sa dosta vlakova, dosta prijevoznika i dosta reduciranja bruta. Dovoljan je jedan trenutak da čovjek bude odsutan odnosno mala nepažnja ili smanjenje koncentracije da se dogodi nesreća s kobnim posljedicama. Sjećam se i nesreće iz 2009. godine kada je vlak koji je otpremljen iz Škrljeva iskočio u Sušak Pećinama, to je bila jako velika nesreća i tek nedavno je nakon 13 godina donesena prvostupanska oslobođajuća presuda za našeg kolegu prometnika vlakova.

Kako ste zadovoljni radnim uvjetima u kolodvoru što se tiče radnog prostora i svega

drugoga?

Možda bi trebalo malo poraditi na unutarnjem uređenju. Kada sam ja došao u Škrljevo, tada se mijenjala kompletna stolarija i to je bilo prije 16 godina. Obzirom da se ovdje dosta radnika izmjenjuje i cirkulira, a prošlo je već dosta godina od zadnjih zahvata, bilo bi vrijeme i potreba da se opet urade određeni zahvati a prvenstveno zamjena vanjske stolarije koja je od vremenskih utjecaja već popustila i bilo bi je potrebno zamijeniti novom i kvalitetnijom da manje puše u službene prostorije. Ovo je kolodvor poznat po jakoj buri a vrata prometnog ureda su naspram radnog stola prometnika vlakova i nema nekakvog predprostora koji bi štitio od izravnog udara vjetra kod otvaranja vrata prilikom ulaska i izlaska iz prostorije. Obzirom da je dosta radnika i da se često ulazi i izlazi pred vlakove pa dok se malo vrata otvore prostor se brzo rashladni. Čajnu kuhinju smo sami uredili i opremili još dok su sa nama zajedno bili radnici HŽ Carga: vlakovđe i manevristi.

Kakva je situacija sa službenom obućom i odjećom? Dobivate li redovito službenu odjeću i obuću?

Tu bih se mogao malo požaliti na neredovitu isporuku službene odore. Ne pamtim kada sam zadnji put dobio zimsku službenu odoru. Mislim da je bilo prije više od četiri godine, ako se ne varam. Dvije bijele košulje su stalno u opticaju, peri - deri i već su se izlizale oko rukava kao i kragna koja se raspada. Hlače isto tako, mada se tu nađe i koji kilogram

viška pa su već tjesne. Bili smo na mjerama u lipnju prošle godine i sada čekamo isporuku. Rekli su nam da bi ovih dana krenula isporuka košulja i službenih odora pa će moći vidjeti kakve su kvalitete u odnosu na prethodne. Službene cipele su ok, isporuka je išla redovito, ali veći problem su košulje i hlače i problem vezan za njihovu kvalitetu. Košulje koje bi svaku smjenu trebale biti čiste, normalno da se najviše troše kada su stalno u upotrebi.

Nedavno je potpisani novi kolektivni ugovor, kako ste zadovoljni plaćom i ostalim pravima iz KU?

U ono vrijeme kada je potpisani kolektivni ugovor to je bilo ok, lijepo izgledalo, ali uvođenjem eura i rastom inflacije već se primijeti da se to malo izgubilo. Kako se nastavlja poskupljenje svega tako se i rast plaće lagano topi.

Kako putujete na posao i jeste li zadovoljni kako je riješeno pitanje naknade prijevoza na posao?

Ranije sam putovao na posao vlakom, dok je bilo vlakova, imao sam P-2d kartu i morao sam se dizati u 3 sata u jutro da bi stigao na vlak koji kreće u 4 sata iz Ogulina za Rijeku. Vraćao sam se doma na večer oko 23 sati. Obzirom da je sada vozni red vlakova nepovoljan za putovanje na posao, prisiljen sam putovati na posao osobnim autom. Sadaje bolja organizacija održavanja i čišćenja lokalnih cesta od Josipdola do Ogulina kao i dalje prema Rijeci tako da je putovanje autom dosta brže u odnosu na putovanje vlakom. Naknada prijevoza je dosta bolje





riješena u odnosu na ranije, ali ako putuje jedan radnik sam onda je to i dalje nedostatno. Ja imam oko 100 km udaljenosti od kuće do posla, i za 14 smjena putujem oko 2800 km plus cestarina, tako da bih od plaće još trebao namiriti kako bih pokrio trošak prijevoza za cijeli mjesec. Dugo smo bili zakinuti čekajući da se promijeni način i model utvrđivanja naknade za prijevoz na posao. Prelaskom na novi način obračuna naknade prijevoza na posao, osjetio se dobar pomak jer u mom slučaju se dogodio rast sa 1000 kn na 2000 kn, iako bi se moglo govoriti i o tome dali je to dovoljno ako bi svaki put na posao putovao sam. Tako da sada gledajući, bolje se osjetim rast prihoda na prijevozu nego rast plaće koji se dogodio.

Čime ispunjavate slobodno vrijeme, imate li kakav hobi?
Od nedavno, otprilike u zadnje tri godine, bavim se sadnicama božićnih jelki, Na tu ideju smo došli jer smo imali jedan komad zemlje koji nije bio baš posebno iskorišten za neku posebnu poljoprivrednu kulturu, pa smo obiteljskim dogовором donijeli odluku da nešto zasadimo i odlučili smo se za božićna drvca - jelke. Sa time ima dosta i posla jer sve vuče jedno drugo. Prvo nakon sadnje treba redovito kosit između njih i prihranjivat. Prve dvije godine dok se ne razvije korijen treba zalijevat preko ljeta a suše su velike a sadnice male i osjetljive dok to malo ne krene pa treba na njih pazit, poslije treba ogradit jer dođu srne i obrste, ali to mi je jedno opuštajuće zadovoljstvo koje me smiruje. Ja kada dođem iz

noćne smjene, prvo odem običi jelke da vidim kakve su, da im se nije nešto dogodilo. Treba paziti na njih i formirati im krošnju, nakon četvrte godine već kada narastu na 1-1,5 metar onda ide korekcija vrhova i orezivanje ručnim škaricama. To je jedan duži period 10-12 godina, koji je potreban da bi one narasle na visinu 1,8-2 metra ovisno o vrsti tla, kako bi bile za prodaju. Ja sam prvo zasadio 300 komada i onda sam povećavao broj tako da ih sada imam oko 600 komada. Do sječe još nisam stigao, tek sam ušao u taj posao, ovo su prvi koraci pa ćemo vidjet kako će ići dalje a za sada neka lijepo rastu. Prije toga sam imao jednog konja. To mi je bila želja iz djetinjstva jer moj djed je imao konje i gledajući njegove stare slike ja i sestra smo došli na ideju da bi si mogli kupiti nekog malog konja, onako za zanimaciju. I onda smo kupili malo ždrijebe autohtone pasmine Hrvatski posavac, kojeg smo imali 5-6 godina dok se nismo izguštali. Jahao sam i uživao sa njim, vozio kočije, kupovao opremu za njega. To je bila dosta velika obaveza ali i trošak koji služi za guštanje i nema druge koristi osim ljubavi. Bio je lijep kao slika. U biti on je najmanje bio konj a više gospodin. I na kraju smo odlučili da ga prodamo i kupio ga je jedan nijemac za jahanje na ranču.

Poruka za kraj ovog razgovora?

A šta reći, treba čuvati sebe i druge i Boga militi da sve bude u redu.



BRANKA HUSAIN

samostalni referent za upravljanje stambenim fondom

VOLIM SVOJ POSAO

RAZGOVARAO: Anto Iličić

FOTO: Anto Iličić

Naša kolegica Branka Husain živi u naselju Novaki Ravenski koje je u sastavu grada Križevaca. Selo je na 120 metara nadmorske visine i prostire se na ne velikih 4,5 km². Tijekom stoljeća selo se razvijalo, pa je prema popisu iz 1921. godine, u Novakima Ravenskim živjelo 266 stanovnika. Danas ovdje djeluje vrlo uspješno vatrogasno društvo.

Guglajući i tražeći podatke o Novakima Ravenskim pročitao sam kako je nakon Domovinskog rata, selo doživjelo i svoj baby boom, a tako je, za razliku od mnogih susjednih mjesta, i danas. U četrdesetak kuća živi oko 180 stanovnika, a od toga je oko 50 % do 30 godina starosti.

Kolegica Branka Husain, svakodnevno putuje na relaciji Križevci - Zagreb. Zaposlena je u Sektoru nekretnina na radnom mjestu samostalni referent za upravljanje stambenim fondom. Udana je i majka je triju kćeri. Suprug joj je umirovljeni hrvatski dragovoljac. Nakon smanjenja OPG aktivnosti tvrdi da napokon živi sretno i zadovoljno.

Što Vas je to prije skoro 4 desetljeća opredijelilo za dolazak na željeznicu? To je jedan slijed koji je bio posve očekivan jer mi je i otac radio na željeznicu. On je još kao omladinac otišao na izgradnju pruge Šamac - Sarajevo i školovao se u sklopu tih radnih akcija. Završila sam srednju građevinsku školu, a posla za ženskog građevinca tada nije bilo. Žene su tada, barem kada je riječ o tom zvanju, stvarno bile diskriminirane. Dijelom i zbog tog razloga 1986. godine zaposlila sam se na željeznicu. Kada sam počela raditi krenula sam od najnižeg stupnja, odnosno od radnog mjeseta pomoćne radnice u željezničkom ugostiteljstvu. Slijedi prijelaz u jedinicu „Pogon za zgrade“ unutar Sekcije za održavanje pruga i rad u struci. Podjelom osnovana je tvrtka PZZ-Inženjering d.o.o. koja se bavi održavanjem zgrada i konzalting uslugama.

Zbog jednake udaljenosti stanovanja i radnog mjeseta Zagreb-Koprivnica, odlazim za šefa u Operativnu jedinicu Koprivnica koja pokriva održavanje službenih zgrada na cijelom koprivničkom području. Nadam se da me se sjećaju po trudu za poboljšanje njihovih radnih uvjeta.

Tu sam imala zadovoljstvo da upoznam i pokojnog Krešu Posaveca.

Sjećate li se nečega iz vremena Vašeg početka na željeznicu što Vas se posebno dojmilo?

Bilo je puno veće poštovanje, posebno

u odnosu šefova prema radnicima koji su autoritet imali zbog stručnog znanja, profesionalnog i dostoјanstvenog pristupa prema radniku, ali i obrnuto.

Kako se nosite sa stalnim promjenama koje se dešavaju na željeznicu? Ovo danas ni izbliza nije ona željezница na kojoj ste počeli raditi...

Treba postojati velika ljubav prema tom poslu i onda se svi mi puno lakše nosimo s tim promjenama. Došlo je do modernizacije, informatizacije, a sve smo to morali savladavati u hodu. Nismo bili školovani za to, nismo stigli proći tečajeve, sami smo se uzajamno obučavali.

Jeste li u konačnici zadovoljni svojim poslom?

Jesam, zadovoljna sam svojim poslom, okolinom i društvom... To je moja druga obitelj. Da ne pričam o putovanju vlakom - puno šaljivih i zanimljivih događanja. Računala sam da sam u svom radnom vijeku koji traje 36 godina, prešla 450000 km vlakom.

Da imate tu mogućnost, što biste promijenili na željeznicu?

Oduvijek sam razmišljala o tome što bih promijenila jednom kad bih došla u tu situaciju. Međutim veseli me činjenica da su se promjene počele događati: izgradnja, osuvremenjivanje i modernizacija pruga za sigurniji i brži promet.

Ti si u svom redovitom poslu naprosto osuđena na suradnju s drugim organizacijskim jedinicama i ideš na teren. Kakva ti je suradnja s ljudima?

Suradnja je dobra sa svima organizacijskim jedinicama. Ja sam prva spremna na suradnju, druga strana to prepoznaće i vrati na isti način.

Branka, ne radiš u turnusu, često kolege i kolegice koji rade u turnusu pitam kako na njih utječe taj rad, ali budući da se ti moraš relativno rano ustajati, doputovati, odraditi smjenu i onda opet otpotovati kući, veći dio dana ti je zauzet a kod kuće te i dalje kao ženu i majku čekaju obaveze, kako se nosiš sa time i jeli to utječe na tvoje zdravlje?

Ne, čak još više bi mi odgovaralo da imam aktivnosti, sad sam se malo ulijenila.

Jesi li zadovoljna sa radnim uvjetima u kojima radiš, imali nešto što bi vrijedilo popraviti i poboljšati.

Uvijek postoji mogućnost poboljšanja.

I sama si rekla da te prati glas temperamentne i radoholičarke. Jesam li ja to krivo citirao i jeli to tako? Imali još koja osobina koju bi mogli naglasiti ili su ovo dovoljne da kompletiraju dojam one Branke i onoga smješka.

Volim raditi i volim svoj posao.

Branka, u jutro se probudiš i na brzinu obavljaš pripreme ali svejedno si zaviriš u dušu, idem na posao, što me čeka i sve ostalo... Ideš li na posao s grčem u želucu?

Možda ja to ne bi nazvala „grčem u želucu“ već teretom jer se u poslu susrećem s teškim životnim situacijama korisnika stanova. Uz to bi navela i veliku odgovornost i stres kao vozača na čestim službenim putovanjima s kolegama...

Kad sve to tako lijepo stoji, onda se moramo dodirnuti i plaće. Plaćaju li vas dovoljno po vašem mišljenju za taj posao koji radite? Kakvo je vaše mišljenje općenito u HŽ Infrastrukturi a onda i o vašoj plaći?

Mišljenja sam da me dovoljno plaćaju za posao koji radim, ali uvijek postoji želja za bolje. Rast cijene sata rada ne povećava se jednako za SSS kao za VSS pogotovo u današnje vrijeme inflacije. Vjerujem u sindikat da će me podržati u ovome.

Spomenula si nivoe struka, mene je

nerviralo kod nas u prometu, a moje pitanje se odnosi na to, zaposliš se kao skretničar i cijeli život radiš kao skretničar ili prometnik vlakova, odnosno jesu li osjetila ili primijetila imaju li radnici priliku kod nas u HŽ Infrastrukturi napredovati sa godinama, sposobnostima i svim ostalim.

Mislim da imaju u okviru svojih sposobnosti i naravno stručne spreme.

Je li dovoljno reći imaju ili bi se moglo reći kako to kod vas izgleda, znači dođu kao novi koji ne znaju ništa i onda stasaju i uspinju se organizacijski ili ih netko gura.

Smatram da bi najefikasniji način bio da krenu od jednostavnijih do složenijih poslova stječući tako praktično znanje i dalje da napreduju.

Branka osim posla imate i slobodno vrijeme! Čime ga ispunjavate? Imate li kakav hobi?

Možda je dovoljno reći da živim na selu, tako da ako pitate o slobodnom vremenu nije ga previše bilo. Hobi mi je

trenutno vrtlarstvo, pomaže u rješavanju negativne energije a i veseli. Volim pogledati dobar akcijski film, pročitati dobru knjigu.

Spomenula si da imaš trideset šest godina staža. Ako ih brojiš razmišljaš li možda o mirovini?

Ne razmišljam još o mirovini.

Imali još nekih stvari koje bi htjela u životu napraviti prije nego što odeš u mirovinu!

Nisam razmišljala o tome i na taj način. Za sada nemam nešto što bi me obvezalo odraditi prije mirovine.

Kad se okrenete na svoj životni put imate li nešto za čime žalite da niste ostvarili!

Ima, ali spletom okolnosti nije bilo moguće ostvariti i ne vrijedi sada spominjati.

Poruka za kraj kolegama i kolegama!

Budite ono što jeste, budite iskreni i pošteni nemojte ići kroz život glumeći.



BLIC



ŽELJEZNIČKA ČITAONICA

Piše: Nebojša Gojković

FOTO: Internet

ISTARSKE ŽELJEZNICE

JOSIP ORBANIĆ

U našoj „ŽELJEZNIČKOJ ČITAONICI“ nakon knjiga „Željeznička sjećanja“, „150 godina željeznice u Osijeku i OBŽ“, te „Pruga života“, imamo priliku predstaviti Vam djelo još jednog našeg kolege željezničara. Riječ je o monografiji „Istarske željeznice“ autora Josipa Orbanića. Njegov željeznički put započeo sada već davne 1969. godine u sekciji za vuču vlakova Divača. Obavljaо je više vodećih funkcija od šefa sekcije do pomoćnika direktora ŽTO Postojna u okviru tadašnjih slovenskih i istarskih željeznica. Od 1989. obavljaо je različite dužnosti u slovenskim željeznicama u Ljubljani, gdje je vodio službe za istraživanje tržišta, putnički promet te razvoj kvalitete. Obnašao je i funkciju pomoćnika direktora za organizaciju, informatiku, kvalitetu i okoliš Slovenskih željeznica. Uspješno je vodio više projekata, a uz svoj rad je diplomirao, magistrirao i doktorirao na području logistike i sistema kvalitete. Habilitiran je za docenta logistike i sistema kvalitete na Univerzitetu u Mariboru. Njegova bibliografija ima oko 250 znanstvenih,

stručnih i drugih radova. Znanstveno-stručna područja su mu promet i logistika. U istarskoj enciklopediji obradio je više od 40 članaka sa svih područja prometa. Svo njegovo znanje i iskustvo pretoščio je u ovu knjigu koju nam je osobno predstavio...

Poštovani gosp. Orbanić, prije svega hvala Vam što ste odvojili malo vremena za nas i pristali da našim čitateljima predstavite svoju knjigu, točnije monografiju „Istarske željeznice“. Recite nam za sam početak što Vas je motiviralo da napišete jedno ovakvo ne samo književno, već i povijesno djelo?

Kao mladi inženjer brzo sam napredovao na vodeće funkcije na željezniци i uvidio da

ne poznajem dobro ovo područje. Isto tako su me i drugi stalno nešto pitali, a ja nisam mogao na sve to odgovarati. Morao sam tražiti literaturu, uglavnom na stranim jezicima i tako sam polako došao do spoznaje da treba nešto o tome napisati. Posebno sam bio zatečen kada je Pazin 1983. godine obilježio 1000 godina. Održan je znastveni skup i zamolili su me da napišem i izložim referat o važnosti željeznice za razvoj Pazina i Pazinštine. Tom problematikom se nitko nije bavio. Tada sam to napisao, počeo skupljati materijale i polako je nastajala knjiga. Nakon osamostaljenja Slovenije i Hrvatske i diobe pruge na dvije željezničke uprave, to pitanje postaje još aktualnije. Tada su me poduprli na Slovenskim željeznicama da to napišem i izašlo je u seriji knjiga „Tiri in čas“. Nakon toga su se i Hrvatske željeznice zainteresirale za to.

Da krenemo od samog naslova knjige; koje su to sve pruge koje podrazumijevamo pod terminom „Istarske željeznice“?

Osnovna pruga u Istri je Divača - Pula sa odvojkom Kanfanar - Rovinj, otvorena za promet 1876. godine. Ova pruga imala je za Monarhiju stratešku važnost obskrbe vojnog arsenala i glavne vojne luke. Pošto i pruga Šentpeter na Krasu (sada Pivka) - Rijeka djelimično, kod Matulja i Opatije, prolazi Istrom i nju ubrajamo u istarske pruge. Ona je bila prva izgrađena i otvorena za promet 1873. godine. Pretpostavljalo se da će se od nje odvojiti pruga prema Puli, ali je kao polazište izabrana Divača. 1887. godine istarska je pruga povezana sa Trstom, odvojkom Hrpelje - Kozina - Trst. Uskotračna pruga Trst - Poreč, sa namjerom produženja do Kanfanara, bila je otvorena 1902. godine. Za vrijeme Jugoslavije izgrađena je pruga Lupoglavl - Raša (Štalije), otvorena za promet 1951. godine. Njena važnost je bila prijevoz ugljena za potrebe željeznice i industrije u čitavoj državi. Zadnja je bila pruga Prešnice - Koper otvorena 1967. godine. Upravo je u izgradnji nova moderna pruga Divača - Koper planirana za otvaranje 2026. godine. Bilo je i drugih planova, ali se nisu ostvarili. Ako zbrojimo kilometražu do sad izgrađenih pruga u Istri, ona iznosi 425,4 km.

U knjizi između ostalog pišete i o razlozima zbog kojih neke od tih pruga više nisu „na životu“. Koji bi to bili osnovni razlozi?

Uglavnom se uvijek kaže da se pruge zatvaraju zbog nerentabilnosti, smanjenja prometa, nekonkurentnosti, visokih troškova, nedostatka novca za modernizaciju i slično. Prva je bila ukinuta uskotračna pruga Trst - Poreč u vrijeme Italije - 1935. godine. Tada je cestovni promet dosta napredovao i zbog konkurenčije je pruga izgubila promet. Za vrijeme Jugoslavije je ukinuta pruga Kanfanar - Rovinj, isto tako zbog smanjenja prometa i konkurenčije autobusa i kamiona. To se dogodilo 1966. godine u vrijeme kada se u državi ukinulo puno lokalnih pruga. Ove dvije pruge su posljednjih godina preuređene u staze za bicikлизам i pješačenje. Pruga Lupoglavl - Raša formalno nije ukinuta, ali od 2009. godine nije u funkciji. Tada se na pruzi desio veći odron i pruga je zatvorena. Teretni promet ukinut je 2013. godine. Putnički promet je samo

na relaciji Buzet - Pula i autobusna veza Lupoglav - Rijeka. U turističkoj sezoni vozi motorni vlak Divača - Pula sa garniturom bivšeg „Zelenog vlaka“ Slovenskih željeznica. Ovaj vlak ima dobru vezu sa Ljubljanjom i Mariborom. To je i jedina veza vlakom Istre u Europe. Istra bi morala imati direktni vlak Pula - Ljubljana - Zagreb, kao što je nekada bilo. Ulaskom Hrvatske u šengensko područje to se olakšava jer nema više kontrole, čekanja i zaustavljanje na granici.

Knjiga ima 119 stranica i obiluje kako brojnim tehničkim, statističkim i opće povijesnim podacima, tako i fotografijama od kojih su neke stare preko 150 godina. Koliko vremena Vam je trebalo za prikupljanje jedne tako sveobuhvatne grage i koje izvore ste najčešće koristili?

Napisao sam desetak knjiga i puno članaka. Uvijek sam volio uključiti fotografije, karte, tabele i ilustracije. Time se rad vizualizira i postaje zanimljiviji i informativniji. Knjiga „Istarske željeznice“ je moja prva knjiga, napisana 90-ih godina. U Sloveniji je izdana 1993., a u Hrvatskoj 1996. godine. S fotografijama su uvijek poteškoće jer moraju biti kvalitetne, treba poštovati autorska prava i izabrati prave motive i adekvatno ih opisati. Prilikom gradnje prve istarske pruge bio je izdan album sa 25 fotografija visoke kvalitete i taj album se smatra jednim od prvih takve vrste, a koji je prikazao ne samo veća naselja i gradove nego i manja naselja i gradilišta po trasi pruge. Autor je Josef Löwy, a fotografije čuva Austrijski arhiv. Druge fotografije sam našao u željezničkom arhivu i muzeju u Ljubljani i drugdje. Nešto sam imao i svojih fotografija.

Jedno poglavje u knjizi posvetili ste i onom toliko puta spominjanom željezničkom tunelu kroz Učku i projektu vezanom uz njegovu izgradnju koji datira još s kraja 19. stoljeća. Koji su razlozi zbog kojih taj projekt ni do danas nije realiziran?

Davna želja i težnja Istrana je povezivanje sa maticom - tunelom kroz Učku. Danas je ta želja realizirana probijanjem cestovnog tunela i izgradnjom autoceste Istarski ipsislon. Prva ideja, još od 1860-ih godina, bio je željeznički tunel. Njega su spominjali biskup Jurij Dobrila, istarski zastupnici u Bečkom parlamentu, Italija je 20-ih godina prošlog stoljeća isto tako najavila vezu tunelom kroz Učku.

Prilikom gradnje pruge Lupoglav - Raša počeli su i graditi taj tunel. Isto tako je predsjednik Franjo Tuđman 1993. godine otvorio gradilište tunela. Puno se o tome pričalo i pisalo, ali sve je ostalo samo na željama i planovima. Nikada se nije ozbiljno postavilo taj zahtjevan i važan projekt. I danas se o tome govori, ali nakon izgradnje cestovnog tunela i njegovog širenja na drugu cijev, propasti veće industrije i brodogradnje u Istri i velike konkurenциje cestovnog prometa, teško je opravdati tu investiciju.

U knjizi osim o željeznicu pišete i o još nekim povijesnim zanimljivostima poput podataka o električnom tramvaju. Gotovo nevjerojatno zvuči činjenica da je još početkom 20. stoljeća grad Pula imao tramvaj kao i da su isto vrijeme Matulji, Opatija i Lovran bili povezani tramvajskom prugom...

Početkom 20. stoljeća tramvaj je postao moda u većim gradovima i turističkim regijama. Tada cestovni promet još nije bio razvijen, elektrotehnika i elektro industrija je napredovala i tramvaj je postao jako popularan. Tako je Istra dobila tri tramvaja: u Puli, Opatiji i Piranu. Osim toga tramvaj su imali Trst i Rijeka. Sve je to bilo ukinuto, nešto za vrijeme Italije, a drugo kasnije. Danas na ovom području nema niti jednog tramvaja. Sve to sam na kratko opisao u knjizi jer i tramvaji spadaju u željezničku tehnologiju. Značili su nastavak željeznice prema centrima gradova i važnim točkama u okruženju.

Još jedan podatak malo je poznat široj javnosti, a to je dio koji se odnosi na željeznički tehnikum u Puli. Svojevremeno je to bila jedna od najvećih škola u bivšoj Jugoslaviji... Što se tiče Željezničkog tehnikuma u Puli, to je bio svojevrstni fenomen. Poklopilo se nekoliko faktora i nastala je jedna od najvećih stručnih škola na ovim područjima. Željeznicu je tada trebala puno stručnog tehničkog kadra. Zbog toga su se po glavnim gradovima republike otvarali tehnikumi. Uvjeta i nastavnog kadra je bilo malo. Pula je nakon odlaska savezničke vojske 1947. godine i masovnog napuštanja Istre sa strane talijanskog stanovništva ostala skoro prazna, a imala je puno velikih zgrada. Tako je bila donesena odluka da se svi tehnikumi osim onog u Ljubljani, ujedine na jednom mjestu i za to je bila

izabrana Pula. Djelovao je do 1952/3 godine i nakon toga se preselio u Zemun. Tehnikum je ospособio nekoliko tisuća strojarskih, građevinskih, elektro i ekonomskih tehničara koji su raspoređeni po čitavoj mreži JŽ i postali su osnovni tehnički i stručni kadar. Mladi ljudi koji su stigli u Pulu pomogli su račićavati ruševine, uređivati i oživjeti napušteni grad.

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

O istarskim prugama je bilo dosta toga napisano u raznim knjigama i člancima na njemačkom i talijanskom jeziku, dosta manje na slovenskom i hrvatskom. Nigdje nije bilo cijelovitijeg opisa. Odlučio sam popuniti tu prazninu i napisati jedan cijeloviti pregled željeznica u Istri. Sadržaj je zamišljen tako da je prikazan povijesni vidik, razlozi za gradnju pojedinih pruga, gospodarski, društveni i drugi aspekti, opis pojedine pruge sa grafičkim i tehničkim podacima, obimu prometa po razdobljima, modernizaciji itd. Posebno su opisana i pojedina područja kao što su lokomotive, električni uređaji, stanice i stajališta, željezničke kompanije i organizacija, tramvaji, industrijske pruge, industrijski kolosijeci i Željeznički tehnikum. Na ovaj način je nastala knjiga za stručnjake, povjesničare, ljubitelje i druge koji se bave ili žele više znati o željeznicama. Sve je prikazano - slikovito i sažeto.

Jeste li nakon objavljinjanja monografije imali kakvu vrstu promocije, odnosno njenog predstavljanja široj javnosti?

U Sloveniji je knjiga bila predstavljena u Željezničkom muzeju, a mediji su o tome objavili više članaka. U Hrvatskoj je knjiga bila promovirana na proslavi 120. godišnjice pruga u Istri, rujna 1996. godine u Pazinu. Više članaka o tome bilo je u „Glasu Istre“, a kasnije je ova knjiga bila osnova za pisanje stručnih članaka/natuknica u Istarskoj enciklopediji i njenoj digitalnoj nasljednici Istrapediji. Na znanstvenom skupu „Pazinski memorijal“ imao sam više nastupa o istarskim prugama. U zadnje vrijeme se ova tematika obrađuje i na raznim internetskim portalima i društvenim mrežama.

HOLOGRAMI

u skretanje by nenad katanich

FOTO: Nebojša Gojković



**VIDIM MAČKU
KOJA NJEŽNO
LIŽE SVOJE
MAČIĆE NA
SMOTANOM
KAMGARNOM
ŠINJELU STARE
ŽELJEZNIČKE
UNIFORME SA
ŠEOFOVSKIM
ČINOVIMA
IAKO NIKAD
NIJE BILA
NOŠENA.**

Koji me poznaju znaju moju veliku ljubav od malih nogu prema fizici. Naročito prema elektrotehnici i elektronici. Nisam znao čitati ali sam znao sastaviti elektro-motor iz dječjeg kompleteta elektro-pionir. Pa sam sada nabavio komplet za nuklearne fizičare -početnike pa sastavljam hologram željezničara iz zlatnog doba željeznice.

Odjednom snažan bljesak i sve oko mene nestaje i postaje bijelo. Počinju izbijati neke nove slike željezničkih pejzaža. Vidim mačku koja nježno liže svoje mačiće na smotanom kamgarnom šinjelu stare željezničke uniforme sa šefovskim činovima iako nikad nije bila nošena. Onako zapanjenog, za ruku povlači me mala djevojčica s lutkom u naručju. „To je Flakica i njena djeca“ objašnjava mi djevojčica.

„To su već treći mačići od lane. Bar za nešto korisno da posluži moja svečana uniforma... za nešto korisno...“ Okrenuh se i primijetih starca iza sebe. Pa to je Walter. Kiselo se smiješio:

- Što je, čudom se čudiš kako je to moguće da nas vidiš?
- Pa da...
- I ? Što si očekivao, da će ti netko reći hvala što postojiš. Što si učinio za nas? Za željeznicu?
- Pišem...
- Pišeš! I što sad? Misliš se izvući prijevremenom mirovinom, imati svoj mir, kao da se ništa nije desilo. Zaboraviti ćeš tisuću noćnih šihti i desetke tisuća vlakova?
- Pokušavam negdje napipati „fidovu“ sklopku ali curica me hvata za jednu a Walter za drugu

rukou. Nevjerojatno, hodamo ali ne osjećam tlo oko sebe, samo čvrsti stisak curice i Waltera. Odjednom, nalazim se u prometnom uredu. Nikola zakuhava kavu. Irena slaže dnevničke. Potpuno me ignoriraju, dok curica ne vikne: „Teta Ijena , evo ga, deda i ja smo ga dvoelji...“. Nikola sipa kavu u šalice i sarkastično dobaci:

- O, Gospodin se udostojio ukazati nam se!
- Nemoj tako Nikola, nije on kriv što je živ i smotan. Ima dobru volju ali nema načina- počeo me braniti Walter;
- Nema načina! Priče za malu djecu! Što se uopće petlja u naše živote kad je nesposoban! - rezignirano će Irena;
- Nije ni njemu lako. Vjerojatno ima borbu u mislima a veliki je emotivac. Treba se uhvatiti u koštač pisati o željeznicu, o njenoj ljepoti, a biti dio nje i njene druge strane... - pomalo će filozofski Nikola srčuti kavu;

- Daj Bože da su mu šefovi kao mi! - okrenuh se i ugledah kako u prometni ulaze jedan za drugim, kao vojnici u stroju: šef kolodvora, pomoćnik Donat, Ivez, Drug Buzdovan i Kumče.
- Ako su mu šefovi kao vi, onda nije niti čudno da su mu tekstovi i pisanje tako očajni! - dobaci Irena;
- To ga nikako ne

opravdava! - u glas viknu B&B smjena. Nisam ni vidio od kuda su se pojavili. Kao da su prošli kroz zid.

- Ali ljudi, pa što sam vam učinio?!
- ja ču plačnim glasom. Uopće mi nije bilo jasno kako i zašto sam se ovdje našao.

- Je, za nas skretničare nisi niš' delal ! - iz drugog ugla će Bartol. Odjednom na prozoru pojave pojave se dvojica rail-fanova kojima sam zaboravio ime:

- Eto niti imena nam se ne sjeća! - uvrijedeno će momci,
- Pustite ga na miru! - odjednom se stvori u sredini Željko (i njegovog se prezimena ne sjećam) - pa mene je opisao na listi viška za otkaz pa ne drečim toliko!"

Ostao sam potpuno zapanjen, zbunjen pa i uplašen.

{nastaviti će se}





FOTO:Nebojša Gojković