

VIJESTI SINDIKATA PROMETNIKA VLAKOVA HRVATSKE ZPERNU



svibanj - lipanj 2023.

svibanj - lipanj 2023. • BROJ 134 • ISSN 1132 - 7739

**USUSRET 1. ANEKSU KU
OPRAVDATI OČEKIVANJA**

**BUDI LI SE DALMACIJA?
KAD ĆE MODERNIZACIJA ŽELJEZNICE**

**POZNATA LICA I ŽELJEZNICA
BARBARA OTHMAN**





SPORTSKI SUSRETI ZZDR PKP 2023.



FOTO: ZZDRPKP

FOTO:Nebojša Gojković



SMANJENJE MIROVINSKOG DOPRINOSA

Prof. dr. sc. Dragan Bagić, sociolog, 9. svibnja 2023. u „Večernjem listu“ objavio je snažan osrvt na najavljeni smanjenje mirovinskog doprinosu iz kojeg izdvajamo nekoliko nedvojbenih činjenica: izmjenama u doprinosu za mirovinsko osiguranje promijenila bi se niža stopa doprinosa za niske plaće, a koja bi prema najavama trebala iznositi 10% u odnosu na sadašnjih 20%. Ta intervencija bi dovela do povećanja neto plaća za one koji upadnu u Vladinu definiciju "nižih plaća".

Drugi problem u vezi s najavljenim uvođenjem niže stope mirovinskog doprinosa: ovim potezom Vlade radnici s najmanjim plaćama uplaćivat će manje doprinosa, što će rezultirati još nižim mirovinama.

I na kraju, najveći problem ove odredbe odnosi se na činjenicu da Vlada ovim potezom želi pomoći poslodavcima da ne moraju dizati neto plaće radnika s niskim plaćama na vlastiti trošak, nego taj trošak preuzima država. Taj potez je iz perspektive političke ekonomije posve neshvatljiv.

Vlada bi u situaciji izrazito visoke potražnje za radnom snagom trebala djelovati upravo suprotno, potičući poslodavce na dizanje niskih plaća čime bi ih primorala na dizanje vlastite produktivnosti. Na taj način bi se potaknulo ukupno dizanje produktivnosti ili bi se pak potaknuto radnike na prebacivanje iz sektora i poduzeća s nižom produktivnošću i plaćama u sektore i poduzeća s višom produktivnošću i plaćama. Uz to, ovim potezom Vlada potiče nastavak uvoza jeftine radne snage nižih kvalifikacija, čime hrvatsko gospodarstvo čini dugoročno ovisnim o toj radnoj snazi. To će pak imati dalekosežne posljedice na hrvatsko društvo u cjelini, s obzirom na sve izazove koji dolaze s integracijom stranih radnika.

Na kraju valja uočiti i cinizam Vlade. Vlada na praznik rada radnicima obećava dizanje neto plaća za relativno beznačajne iznose od nekoliko desetaka eura, a zapravo udovoljava zahtjevima Hrvatske udruge poslodavaca.

Anto Iličić

IMPRESUM

Glavni urednik:
Anto Iličić

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

Naslovnica:
Barbara Othman
sopranistica
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.
Pište nam na:
spvhaperonu@gmail.com

USUSRET POBOLJŠANJU PRIMANJA RADNIKA HŽI

PIŠE: Anto Iličić
FOTO: Nebojša Gojković



Za uvod korisno je podsjetiti kako su nakon višegodišnje stagnacije plaća i primanja radnika HŽI reprezentativni sindikati prošle godine zaključili kolektivni ugovor s kojim je većina radnika bila i tada, a i danas je vrlo zadovoljna. Ali, kako uvijek može bolje, tako treba u priču uključiti i činjenicu kako su tijekom posljednjih nekoliko mjeseci, dakle, nakon sklapanja važećeg KU, na snagu stupile raznorazne izmjene i dopune Pravilnika o porezu na dohodak. Tu se ukazala vrlo zgodna prilika za dostizanje zaostajanja zbog inflacije... Podvlačim kako neko pravo iz Pravilnika o porezu na dohodak ne znači automatsko pravo radnika na te primitke. Tu nam uskaču odredbe kolektivnog ugovora i to je jedna od bitnih okolnosti postojanja i važenja kolektivnog ugovora jer, ako

kolektivnim ugovorom (pravilnikom o radu, ugovorom o radu ili internim aktom poslodavca) nije propisano to pravo, radnik onda nema pravo na neoporezivi primitak temeljem Zakona o radu.

Dakle, spomenutim izmjenama povećani su neoporezivi iznosi određenih primitaka koje poslodavci mogu isplatiti svojim radnicima te je uveden i novi način određivanja neoporezivog iznosa namijenjenog za prehranu radnika. Tako uz isplatu redovite plaće, poslodavci imaju mogućnost dodatnog nagrađivanja radnika kroz isplatu neoporezivih nagrada, naknada, potpora i primitaka - do iznosa koji su propisani čl. 7. st. 2. Pravilnika o porezu na dohodak. Jasno, poslodavac nema neku posebnu dobru volju, nego mu je obaveza ugovorenna kolektivnim ugovorom.

Od 1. siječnja 2023. od kada su na snazi odredbe Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o porezu na dohodak više ne postoji obveza isplate pojedinih primitaka fizičkih osoba - građana na različite račune (tekuci i žiroračun) već se primici mogu isplatiti na bilo koji račun za plaćanje u banci koji građanin ima.

Neoporezive prigodne novčane nagrade, a to su omiljene nam božićnice, uskrsnice, naknade za godišnji odmor i sl. ograničene su na 663,61 euro (5000 kn) godišnje, dok su neoporezive novčane nagrade za radne rezultate i drugi oblici dodatnog nagrađivanja radnika ograničene na 995,42 euro (7500 kn) godišnje.

Znamo da su prije povećanja prava prigodne nagrade bile neoporezive do iznosa od 3.000,00 kuna, što znači povećanje prigodne nagrade za 66,67%, konkretno za 265,44 eura.

Treba li isticati kako je odlazak u mirovinu velika životna promjena. Međutim, pravo na otpremninu prilikom regularnog odlaska u mirovinu u Hrvatskoj ne postoji.

Ono je kod nas u HŽ Infri uređeno kolektivnim ugovorom i neoporeziva otpremnina prilikom odlaska u mirovinu ograničena je na 1327,24 eura (10.000 kn). Otpremnine zbog poslovno uvjetovanih otkaza i osobno uvjetovanih otkaza ograničene su na 862,71 euro za svaku navršenu godinu rada kod tog poslodavca. Otpremnine zbog ozljede na radu ili profesionalne bolesti ograničene su na 1061,79 eura za svaku navršenu godinu rada kod tog poslodavca.

Potpore zbog neprekidnog bolovanja radnika dužeg od 90 dana neoporezive su do iznosa od 331,81 euro godišnje. Dar djetetu do 15 godina starosti neoporeziv je do iznosa od 132,73 eura (1000 kn) godišnje samo ako su ispunjena dva uvjeta:

1. da se radi o djetetu do 15 godina starosti (koje je do dana 31. prosinca tekuće godine navršilo 15 godina starosti).
2. da isplata u novcu (ili u naravi) iznosi do 132,73 euro godišnje (do 1.000 kuna godišnje). Do izmjena Pravilnika, prag je bio 600 kuna, što također predstavlja značajno povećanje.

Osim što je moguće neoporezivo darivati djecu radnika, a sukladno ranije pojašnjениm uvjetima, poslodavci mogu rad i rezultate svojih zaposlenika dodatno nagraditi kroz darove u naravi svojim radnicima.

Iako se dar u naravi može dati radniku tijekom cijele godine i u bilo koje svrhe, ipak je nekako najčešći slučaj darivanja za vrijeme božićnih blagdana. Radnicima se u naravi, odnosno u dobrima i uslugama, mogu neoporezivo dati darovi do 132,73 eura (do 1.000 kn) pojedinačne vrijednosti.

Premije dopunskog i dodatnog zdravstvenog osiguranja na temelju vjerodostojne dokumentacije smatraju se neoporezivim primicima do iznosa od 331,81 euro godišnje podmirene bezgotovinskim putem, tj. 27,65 eura

mjesečno.

Od 1. siječnja 2023. na snazi su odredbe kojima se reguliraju neoporezive naknade za prehranu. Njihov iznos više se ne određuje na godišnjoj, već na mjesečnoj razini, a ograničen je na 66,36 eura (500 kn) mjesečno u novcu.

Treba istaknuti i činjenicu da je novim odredbama Zakona o radu definiran rad na izdvojenom mjestu (rad od kuće), Pravilnikom o porezu na dohodak propisana je mogućnost neoporezive isplate nove novčane (paušalne) naknade za podmirivanje troškova radnika za takav rad u iznosu do 3,98 eura po danu rada od kuće, a najviše do 66,37 eura mjesečno. Jednako tako članovi sindikata očekuju realizaciju prava iz čl. 192., st. 5. iz ZOR-a koja glasi: „Ukupna visina materijalnih prava ne smije se na godišnjoj razini ugovoriti više od dvostrukog iznosa prosječne godišnje sindikalne članarine sindikata koji su pregovarali o kolektivnom ugovoru.“ Dobar je to i prihvatljiv iznos i očekujemo ga...

Znajući kako je takav pokušaj prošao prije desetak godina jasno je kako će i ovo rješenje biti kamen spoticanja zbog moguće opasnosti o ustavnosti takve odredbe.

Što radnici HŽI mogu očekivati, ali i tražiti od svojih sindikalnih predstavnika? Svakako da neoporezive iznose koji su u kolektivnom ugovoru definirani po visinama važećim u vrijeme sklapanja kolektivnog ugovora pokušaju izravnati s maksimalnim iznosima koji su danas važeći kao neoporezivi. Radnici očekuju skoro sklapanje aneksu važećem kolektivnom ugovoru.

A reprezentativni sindikati upravo pišu nove, lijepе stranice sindikalnih prava u HŽ Infri.

UNAPRJEĐENJE CESTOVNE I ŽELJEZNIČKE MREŽE KAO PREDUVJET PROSPERITETA I AFIRMACIJE TERETNIH TERMINALA LUKE SPLIT

PIŠE: doc. dr. sc. Luka Vukić
FOTO: Ivica Stojak

Panel rasprava na temu „Prometno povezivanje teretnih terminala luke Split: konkurentnost i perspektive”, koja se održala u okviru 10. Međunarodne konferencije o pomorskoj znanosti IMSC 2023 u organizaciji Pomorskog fakulteta u Splitu, okupila je najvažnije dionike prometnog sustava grada Splita i cjelokupne aglomeracije i regije te je konstruktivnom diskusijom rezultirala važnim zaključcima. Aktualizirana su postojeća infrastrukturna ograničenja splitskog prometnog pravca (cestovnog, željezničkog i ostalih karika logističkog lanca) koji se nepovoljno reflektiraju na konkurentnost teretnih terminala luke Split te značajno narušavaju njihovu perspektivu razvoja, ali i održivost poslovanja. U fokus je prvenstveno postavljena problematika nezadovoljavajućeg stanja željezničke infrastrukture (Ličke pruge) koja onemogućava ekspanziju lučkog zaleda srednjodalmatinskih

luka, odnosno privlačenje tereta, te značajno narušava njihovu konkurentnost. Navedeno stanje koincidira i s opadanjem interesa u putničkom prijevozu, primarno zbog duljeg vremena putovanja. Panelisti su suglasni da je elektrifikacija pruge imperativ prosperiteta i afirmacije gospodarstva južnih dijelova Jadranske Hrvatske dok se u kratkoročnom razdoblju očekuje interventno rješenje resornog Ministarstva u obliku svojevrsne subvencije na prometni pravac zbog visokih troškova koje generiraju željeznički operateri u vuči vlakova. Vremenski period između 2030. - 2034. godine apostrofiran je kao realno razdoblje za realizaciju dugotrajne elektrifikacije Ličke pruge, što dodatno pojačava ulogu i važnost implementacije urgentnih mera. Korištenje vlakova na vodik i baterijski pogon uvelike ovise o zrelosti tehnologije, ali iziskuju dodatna ulaganja u popratnu infrastrukturu

te se zaključuje da korištenje alternativnih ugljično neutralnih energenata može biti tek dugoročna perspektiva, a nikako promptno rješenje nužno za rješavanje aktualne problematike. Istaknuta je i nepovoljna implikacija koja se odnosi na povećani udio prijevoza tereta cestom, odnosno kamionskog prijevoza, prvenstveno kao odgovor na povećanje cijene usluge prijevoza u željezničkom prometu, što se osim zagruženja urbane prometne mreže negativno reflektira i na okoliš. Revitalizacija, odnosno elektrifikacija Ličke pruge, osim smanjenja cijene po toni prevezenu tereta, doprinosi i reduciraju ukupnih emisija tj. ekološkom promišljanju, posebice ističući Europski zeleni plan čije odredbe nalažu povećanje udjela željeznicne na 75 % u ukupnom prometu tereta. Revitalizacija Unske pruge ka najkraćem udaljenosti između sjevera i juga Hrvatske je validno rješenje i predstavlja egzistencijalnu

potrebu srednjodalmatinskih luka. Međutim, sustavno promišljanje ukazuje na konkurentnost s Ličkom prugom te osporava opravdanost investicije u istu te zahtjeva cjelovitu analizu stanja, isplativosti i omjera troškova i koristi dvaju alternativa. Pored željezničke infrastrukture koja opterećuje poslovanje gospodarskih subjekata na teretnim terminalima luke Split, planirani projekt izgradnje mosta preko Kaštelskog zaljeva bi zasigurno dodatno ograničio i doveo u pitanje njihovu održivost i razvoj. Posebice je istaknuta visina mosta kao točka prijepora, nastavljajući se na ekspanziju poslovanja i prometovanja brodova u Sjevernoj luci, u koju pristaju brodovi sve većih dimenzija. Također, shodno činjenici da do sada nije izrađena studija uključenja trase mosta u urbanu mrežu prometnika u gradu Splitu, a imajući na umu već ograničenu propusnu moć iste, odnosno prometno zagruženje koje postalo dijelom svakodnevnice, panelisti su pozvali nadležne na izradu cjelovitog rješenja, ali i razmatranje dostupnih alternativa kao što je izgradnja tunela. Svi uključeni dionici su pozvali na potrebu sinergije dionika u donošenju konsenzusa na teme od strateškog značaja, između javnih i privatnih subjekata u logističkom lancu, odnosno participativno odlučivanje, kako bi se osigurala maksimalna korisnost, vodeći računa o državnom, javnom i privatnom interesu svih entiteta. Još jednom je artikulirana važnost ulaganja u morske luke kao prometnih čvorista koje stvaraju dodatnu vrijednost, ne samo poslovnim subjektima, već i cijeloj društvenoj zajednici, shodno podatku da industrija luka, logistike i transporta sudjeluju s preko 20 % ukupnog BDP-a Republike Hrvatske. Pored društveno-gospodarskog razvoja, morske luke imaju obvezu ekološkog promišljanja, ulaganja u zelene tehnologije i društvenu odgovornost što će biti i temeljni cilj koncesionara u narednom razdoblju kako bi se poboljšala svakodnevница lokalne zajednice, odnosno stanovnika koji žive na rubnim dijelovima teretnih terminala. Artikulirane su postojeće i buduće investicije u lučku infra i suprastrukturu teretnih terminala, ali i zaštita interesa koncesionara. Prijedlog uključenja Ličke pruge te zračne i morske luke Split u proširenu osnovnu mrežu TEN-T Mediteranskog koridora, ali i ostalih hrvatskih

prometnih pravaca u slučaju usvajanja na nadnacionalnoj razini, predstavlja generacijsku priliku za obnovu i modernizaciju, odnosno eliminaciju ključnih infrastrukturnih zagruženja kako bi se osigurala toliko iščekivana perspektiva društveno-gospodarskog razvoja regije, održivost pružanja usluga, ali i maksimizirale komparativne prednosti pojedinačnih prometnih područja (u slučaju usvajanja navedenog prijedloga Hrvatska bi na dispoziciji imala preko 26 milijardi € za ulaganje u prometne pravce i čvorista). Izuzetno povoljan geostrateški položaj logističkih pravaca je čimbenik koji čini Republiku Hrvatsku izuzetno atraktivnom za prometovanje. Bez investicija u glavne prediktore razvoja, morske luke i željeznicu, protekom vremena navedena komparativna prednost slabi, a promet se ubrzano premješta na druge, konkurentne koridore. Pored svih navedenih tema, posebno je istaknuta potreba za zadržavanjem tereta koji cirkulira hrvatskim koridorima, odnosno jačanje industrije.



ŽABAC ANDRIJA - AMBASADOR ŽELJEZNIČKE SIGURNOSTI

RAZGOVARAO: Anto Iličić
FOTO: Sanja Paić

Nedavno je jedna zagrebačka osnovna škola zamolila u sklopu terenske nastave edukaciju na Glavnem kolodvoru. I upriličen je. Nakon tog događaja na Internet stranici safety.guru INSTITUTA objavljena je foto priča „Žabac Andrija - ambasador željezničke sigurnosti“. Za one koji su joj svjedočili ostalo je nezaboravno to kako su stotine dječaka i djevojčica trčali u zagrljav omiljenoj maskoti. Mene je pak znatiželja nagnala da o tom događaju razgovaram s dr. sc. Draženom Kaužljarom koji je tom prigodom obukao kostim žapca Andrije. Kao pripremu pročitao sam da je žabac Andrija stvoren prije 10-ak i više godina kao plošna ilustracija kako bi se lakše komuniciralo sa djecom i mladima o sigurnosti u željezničkom prometu, a u sklopu edukacije "Vlak je uvijek brži". Andriju su stvorili kolege iz Grupe za promotivno komuniciranje HŽ Infrastrukture. Konačnu definiciju i obujam Andriji je dala Katarina Halužan, poznata ilustratorica za djecu.

Umjesto moje priče donosim naš razgovor.



Nedavna akcija „Vlak je uvijek brži“ na Zagrebačkom Glavnem kolodvoru privukla je pozornost, a mene posebno žabac Andrija. Možeš li podijeliti tu priču s nama, ali s unutarnje strane maske?

Anto, nisi jedini kojem se svijedla maskota Žapca Andrije i tu postoji određena čarolija. Zašto su maskote toliko privlačne? Maskota često humanizira lik koji predstavlja i omogućuje povezivanje na

emocionalnoj razini. S kvalitetnom maskotom moguće je dublje komunicirati s djecom zbog refleksnog razvijanja empatije i emocionalnog povezivanja. Za mnoge maskote ne predstavlja samo lice poznate tvrtke ili brenda, već prijatelja, personifikaciju njihovih idea i znak jedinstva. Žabac Andrija je pomno birana maskota. Koliko je taj vizualni identitet bitan možeš vidjeti na primjeru kolege Sutona koji je godinama bio Djed Božićnjak u Tin Expressu. Danas kad

ga sretnom prvo u njemu vidim lik Djeda Božićnjaka, a tek onda kolegu s posla. Što znači biti Žabac Andrija mogu pojasniti iz perspektive prometnog stručnjaka. Čak to mogu prikazati kroz SWOT analizu.

Zvuči malo štreberski za ovako veselu akciju, možeš li nam objasniti što je to SWOT analiza i kako bi Žapca Andriju stavio u tu analizu?

SWOT analiza predstavlja unutarnje snage i slabosti te vanjske prilike i mogućnosti. Snaga Žapca Andrije je što ima dugogodišnju tradiciju i prepoznatljivost u zajednici te veliko srce, zaigranost i mukotrpni rad u brzi za djecu u željezničkom prometu. Zbog toga se akcije Vlak je uvijek brži (VJUB) održavaju u školama, na prijelazima preko pruge, ali i na izvaninstitucionalnim događajima poput Hakla Na Taksiju ili Festivala znanosti. Slabosti Žapca Andrije su te da nove generacije menadžmenta koje dolaze jako malo znaju o željezničkom sustavu i nisu toliko zaljubljeni u željeznicu poput naše starije generacije, a možda je i razlog i to što smo zaboravili biti djeca. Vanjske mogućnosti se najviše prepoznaju u ulozi željeznice u suvremenom prometnom sustavu te održivim poslovanju i brizi za dječja i ljudska prava. Vanjske opasnosti se kriju u nepoznavanju željezničkog sustava od strane

sudionika cestovnog prometa (pješaka, biciklista, vozača...) te zanemarivanje obrazovnog sustava u našem društvu.

Možeš li na nekim konkretnim primjerima opisati snage Žapca Andrije kako bi nam bilo što jasnije? Ono što sam prvo primijetio dok sam nosio maskotu Žapca Andrije na području Zagreb Glavnog Kolodvora je bilo paziti na školarce da im se ne ugrozi sigurnost, odnosno iako nosim veselu i zaigranu maskotu, svoj mirom potičem red i kontrolu da se ne zaigraju i ne približe kolosijeku. Koliko god je njima Žabac Andrija zanimljiv, ispod maske se odrađuje ozbiljan posao brige za njihovu sigurnost. Pri tome djeca su morala osjećati toplinu i ljubav, a ne strah. Zbog svega toga dobro je napomenuti kako akcija Vlak je uvijek brži postoji više od 20 godina jer se prvenstveno temeljila na entuzijazmu manjeg broja kolega i kolegica željezničara. Oni sa početka stvaranja same akcije VJUB su već davno u mirovinama i bilo bi zanimljivo čuti kako se Žabac Andrija nadovezao na njihov početak. Akcija VJUB i Žabac Andrija u željezničkom sustavu predstavljaju tradiciju i razigranost, sigurnost i toplinu, obrazovanje i ljubav. To se dobro može vidjeti na željezničkim stajalištima Trnava i Gajnice koja već godinu dana privlače pozornost i naklonost svih građana, mladih i starih.

Osim što u željeznicu ne vole pričati o svojim slabosti rijetko su okrenuti i prema drugima, prema mogućnostima koje se pružaju pa bi bilo dobro ako bi i o tome koju riječ rekao.

U prvom redu tu je održivo poslovanje. Zakonska obveza je izrada nefinancijskih izvještaja o poslovanju koja postoje sve zahtjevnija i stroža. U konačnici će

Kad smo kod tradicije, nitko baš ne voli čuti da imamo slabosti u svojem radu, pa možeš li ih ipak navesti i pojasniti.

Pokušat ću krenuti s onom trećom gdje sam rekao kako smo zaboravili biti djeca. Prometni sustav se gradi po mjeri odraslih osoba i ne uvažava različitost i razigranost djece u prometu. Najbolji primjer su na našem Zagreb Glavnem kolodvoru putokazne ploče. Sve

su visoke postavljene i razumljive odraslima, a dok sam se sagnuo u zagrljav sa školarcima primjetio sam da njihovi pogledi idu prema koševima za smeće i to pretežno uništenim. Na njihovoj razini pogleda, kolodvor nije lijep. Slično je i s ostalim dijelova željezničkog sustava. Zatim treba biti realan i reći kako željeznička poduzeća nikad nisu bila profitno usmjerena poduzeća i služila su za razvoj društva i gospodarstva. U željeznicu su radili ljudi koji su bili entuzijasti i zaljubljenici u vlakove, a danas je željezница s puno manje emocija. I na kraju pitanje tebi: „Mogu li akcije VJUB provoditi radnici koji nemaju osnovne emocije prema radnom kolegi ili radnom okruženju?“

Osim što u željeznicu ne vole pričati o svojim slabosti rijetko su okrenuti i prema drugima, prema mogućnostima koje se pružaju pa bi bilo dobro ako bi i o tome koju riječ rekao.

U prvom redu tu je održivo poslovanje. Zakonska obveza je izrada nefinancijskih izvještaja o poslovanju koja postoje sve zahtjevnija i stroža. U konačnici će



Sjever posebna je priča. Tamo su djeca različitim dobi sudjelovala u edukaciji daleko izvan opasnosti od željezničkog prometa. Na stazi i travi igrali smo se putovanja vlakom. Zbog toga je atmosfera bila opuštenija. Ne zna se tko je bio sretniji, ta dječica ili ja ispod maske. Cijelo vrijeme smo se grlili, zezali, razgovarali i „vozili“ zamišljenim vlakom. U jednom trenutku su učiteljice i mene morale smirivati jer nisam pozorno slušao o prometnim pravilima.

Na kraju tvoje SWOT analize ostalo je da nas upoznaš s opasnostima s kojima se susrećemo, a da toga možda nismo ni svjesni.

S aspekta održivog poslovanja nužno je razgraničiti naše djelovanje prema korisnicima našim usluga, odnosno putnicima koji se nalaze na području željezničke infrastrukture, od ostalih sudionika prometnog sustava koji prilikom svojeg

kretanja nailaze na željezničku infrastrukturu. U analizama izvanrednih događaja moguće je vidjeti kako je upravo najviše smrtno stradalih i ozlijedenih osoba koje nisu izravno vezane uz željeznički promet. Do njih je puno teže doći jer se ne znaju prometni i pješački tokovi tih sudionika u prometu. U Hrvatskoj je skoro 900 osnovnih škola te je nemoguće provesti akciju VJUB u svakoj školi i svakom razredu, a u obrazovnu programu za osnovne škole nema previše lekcija o sigurnosti željezničkog prometa. Za sada se akcije VJUB provode prema pozivima iz osnovnih škola, ili nažalost kad dođe do neke tragedije poput one nedavno u Slavonskom Brodu.

Na kraju, što mi u željeznicu trebamo učiniti kako bi što više djece čulo za Žapca Andriju i vjerovali mu kad je u pitanju sigurnost njihovih života i zdravlja?



Svaki građanin Republike Hrvatske, pa samim tim i svako dijete zasluguje učinkoviti i održiv prometni sustav. Zbog toga bi trebali napustiti stratešku smjernicu min-min, odnosno minimiziranje slabosti kad se pojave vanjske opasnosti, ili jednostavnije rečeno, kad dođe do stradavanja osoba na području željezničke infrastrukture. Umjesto toga treba ići se max-max strategijom kroz jačanje akcije VJUB uz maksimalno korištenje mogućnosti koja nam se nude. Treba strateški i dugoročno promišljati kod planiranja edukacija. Trebamo sustavno proaktivno djelovati kako bi postigli cilj Europske unije od 0 % smrtno stradalih i teško ozlijedenih osoba u prometu. On je dokučiv. Uz takav smjer osim sigurnosti zdravlja i života te financijskih ušteda bit ćeemo nagrađeni dječjom radošću i razigranošću.

POSJET PRIJATELJIMA U ZZDR PKP

PISÉ: Mario Grbešić
FOTO: ZZDRPKP



Prije svega priateljstvo (iako sada već možemo govoriti i o tradiciji) koje traje već dva desetljeća i ove godine odvelo u posjet našim sindikalnim prijateljima. Sportski susreti održani su od 8. i 9. svibnja na obalama Baltičkog mora u mjestu Jastrzebia Gora. Iako nešto hladnije nego kod nas vrijeme je bilo izvrsno uz obilje sunca. Tradicija je nešto što se poštuje, cijeni i čuva u Poljskoj, a to se ogleda i kroz njihov pristup samim sportskim susretima i druženju. Natjecateljski duh prisutan je u svim natjecanjima koja prije svega služe opuštanju i dobroj zabavi, kako to i treba biti na ovakvim događanjima.

Posjet smo također iskoristili i za razmjenu iskustava s kolegama iz Poljske, Slovenije, Bosne i Hercegovine, Srbije i Crne Gore. Koristimo priliku zahvaliti organizatorima na ugodnom druženju i čestitati im na odlično organiziranim sportskim susretima. Do neke sljedeće prilike...





BARBARA OTHMAN
sopranistica

U VLAKU SAM UČILA ULOGE I ARIJE

RAZGOVARAO: Nebojša Gojković
FOTO: Nebojša Gojković

Ona je jedna od najboljih sopranistica u povijesti hrvatske operne scene. Svoj umjetnički put otpočela je još kao djevojčica nastupajući na mnogobrojnim glazbenim festivalima, da bi vrlo brzo zagospodarila pozornicama ne samo u našoj zemlji, već i onima daleko izvan naših granica. Svojim jedinstvenim glasom i inspirativnom pojavom oplemenila je umjetničku scenu u Južnoj Americi, SAD-u, Australiji, Južnoj Africi, kao i u većini zemalja zapadne Europe. Na njenim nastupima i solističkim koncertima pratili su je najeminentnije glazbene institucije poput Simfonijskog orkestra HRT-a, Zagrebačke filharmonije, Orkestra Hrvatske vojske, Tamburaškog orkestra HRT-a, Big benda HRT-a, Dubrovačkog gudačkog kvarteta, Simfonijskog orkestra Mostar, Simfonijskog orkestra Budimpešta te mnogih drugih. U dva mandata bila je opera prvakinja Hrvatskog narodnog kazališta u Osijeku, a tijekom svoje karijere odigrala je neke od najzahtjevnijih te ujedno i najpopularnijih glavnih opernih uloga. Ono što ju posebno izdvaja od većine njenih kolegica i kolega, jeste činjenica da svoj glazbeni opus ne temelji samo na opernom izričaju, već ju možemo čuti i u raznim mjuziklima, a jednako dobro pjeva i narodnu, zabavnu te duhovnu glazbu. Nama je posebno zanimljiva iz razloga što je jedna od malobrojnih preostalih zaljubljenica u željeznici, a čije je usluge prijevoza koristila gotovo čitav svoj život i to u tolikoj mjeri da joj je inspiriran tim njenim stalnim putovanjima veliki Arsen Dedić posvetio pjesmu. Ona je Barbara Othman i naša je nova sugovornica u rubrici „POZNATA LICA I ŽELJEZNIČKA“, a sam razgovor izgledao je otrilike ovako...

Poštovana gđo Othman, prije svega hvala Vam što ste se odazvali našem pozivu i pristali na ovaj razgovor. Za sam početak krenut ćemo od Vašeg djetinjstva; kako je bilo odrastati u „centru svijeta“ i po čemu pamtite taj dio svog života?

Hvala Vama što ste me pozvali te se na ovaj način mogu zahvaliti Hrvatskim željeznicama što su mi omogućile da sam u vrlo važnom periodu svog školovanja i odrastanja mogla svakodnevno putovati na relaciji Ludbreg - Zagreb tj. na Muzičku akademiju i vraćati se u svoj topli dom, u malo selo Selnik. To je ujedno i odgovor da je odrastanje u danas poznatom „Centru svijeta“ u Ludbregu - moj centar svijeta bio i ostao Selnik, svima nama Selničanima tako jako „u dušu utisnut“.

Može se reći da je i Vaša glazbena karijera počela tada jer ste već kao djevojčica počeli nastupati na raznim glazbenim festivalima. Što Vas je u toj najranijoj dobi toliko čvrsto odredilo prema glazbi? Moj život s glazbom započeo je s mojim rođenjem, a možda i ranije, jer sigurno je točna tvrdnja da nerodena djeca sve osjećaju. Glazbom sam bila okružena

od djetinjstva. Najljepši glas koji i danas čujem i osjećam je glas moje bake Barbare čiju ljepotu je nemoguće opisati. Poznato je da kada je moja baka zapjevala u crkvi, sve se utišalo. Ispričat ću Vam jedan događaj: vraćajući se sa dječjeg festivala u Zlataru, otisli smo do Marije Bistrice. Prostor oko crkve bio je prepun ljudi. Mi smo ušli u crkvu, a moja je baka zapjevala „Majko Božja Bistrčka“. Crkva se dupkom ispunila, nije bilo mesta. Ljudi su krenuli za bakom oko oltara i zamolili je da još pjeva, da ponavlja kitice, a kada je pjesma završila te kada smo izašli iz crkve, prilazili su joj ljudi čestitajući joj i zahvaljujući puni divljenja. Moj prvi nastup bio je zapravo povodom primanja u „Pionire“ u 1. razredu, pjevajući pjesmu „Pioniri maleni mi smo vojska prava, svakog dana rastemo ko zelena trava“. Moj prvi nastup, „službeni“, bio je kada sam polazila 2. razred osnovne škole, na dječjem festivalu u Zlataru te potom u Krapini na „Malom Kaju“. Želim naglasiti da sam na tim festivalima pjevala do 8. razreda, osvojivši sve prve nagrade stručnog žirija i publike, a koje sam s ponosom donosila u svoju školu. Moj prvi dirigent bio je veliki maestro Silvije Glognarić koji je ravnao Tamburaškim orkestrom HRT-a, a potom također veliki i poznati maestro Siniša Leopold s kojim

sam kasnije kao studentica, uz njegov orkestar HRT-a nastupala diljem svih kontinenata.

Bitnu ulogu u Vašem glazbenom odrastanju imala je i Vaša majka koja Vam je bila i učiteljica glazbene kulture. Koje bi to bile prednosti, a koje mane roditelja u ulozi pedagoga?

Da, bitnu ulogu u mom glazbenom životu imala je i moja mama i to kao „mama“, ali i kao „pedagog“ uvijek zahtijevajući da glazbu živim, da je osjećam. Želim naglasiti da je moja majka kao učiteljica glazbene kulture na festivalu vodila i drugu djecu koja su također osvajala prve nagrade, što i nije toliko važno, već je važnije da su mnogi od njih odabrali glazbu kao životni poziv. Puno njenih učenika je završilo Muzičku akademiju, a prva dvojica sada su već u mirovini. Glazba i glazbeni život tada u našoj školi u Ludbregu je uistinu bio na visini, a što potvrđuje kako je HRT u njoj dva puta snimao emisije za potrebe obrazovnog programa.

Vaš prvi veliki „bljesak“ na glazbenoj sceni dogodio se 2002. godine kada ste se plasirali u finale svjetskog natjecanja „Belvedere“, a gdje

ste osvojili nagradu „Axelle Gall“. Što jedna takva nagrada znači u glazbenom svijetu i što se u Vašoj karijeri promjenilo nakon njenog osvajanja?

Prije tog prvog „bljeska“ kako ste ga nazvali, imala sam već bezbroj izuzetno važnih, dragih nastupa, samostalnih koncerata, produkcija, televizijskih emisija... Inače, prije tog nastupa na „Belvederu“ svjetskom natjecanju solo pjevača, već sam prošla audiciju pred međunarodnim žirijem 2 puta, ali na samo natjecanje nisam otišla. Jednom sam povrijedila nogu, a drugi put se poklopilo s diplomskim koncertom. Za nagradu „Axelle Gall“ nisam ni znala jer nisam ostala u Beču do kraja natjecanja tj. proglašenja pobjednika, a obzirom da sam već imala dogovoren koncert sa Simfonijskim orkestrom u Mostaru. Tek nakon mjesec dana Muzička akademija bila je obaviještena da nisam primila svoju nagradu (mladost, ludost). Ta vrijedna nagrada svjetske mezzosopranistice omogućila mi je 10 dana boravka u Beču, usavršavanje s najpoznatijim pjevačima poput Bernda Weikla, svjetskog pjevača ili Otta Schenka, redatelja koji je režirao u najpoznatijim opernim kućama svijeta te mnogim drugima. Na kraju usavršavanja održala sam koncert u „Konzerthausu“ u Beču, što je zaista u to vrijeme bila privilegija. Te godine, na tom svjetskom natjecanju zabilježio se još nešto neusporedivo važnije što sam svjesno propustila, a tada ne znajući da se takve stvari dogode možda samo jednom u životu. Naime, na natjecanju sam bila pod rednim brojem 101, a član žirija i menadžer glasovite „Scale“ tražio je razgovor sa mnjom. U tom razgovoru u kojem je iznio svoja zapažanja koja su mi uistinu izuzetno godila kao pjevačici, tražio je da ponovno razgovaramo sutradan jer se morao vratiti na ponovno žiranje, tj. preslušavanje pjevača. Ja naravno nisam ostala sljedeći dan jer sam imala kartu za Zagreb, žureći za Mostar. To je uistinu

bila velika „neprofesionalnost“, neshvaćanje veličine i mogućnosti koje su mi se pružale. Naime, tek kasnije u autobusu, primila sam obavijest da mi je želio osobno uručiti nagradu „Scale“, koja je bila namijenjena kao posebna nagrada za interpretaciju, a time zapravo i angažman u „Scali“.

Već slijedeće godine debitirali ste na pozornici HNK u Zagrebu. Debi i odmah glavna uloga...

Da, debitirala sam glavnom ulogom Marie u „West Side Story“ tj. „Priči sa zapadne strane“. Za tu je ulogu konkuriralo više od stotinu pjevačica. Zapravo, na audiciju su me prijavile kolegice pjevačice s Akademije i otišla sam praktički bez pripreme, nisam znala niti jednu zadanih arija, već sam otpjevala nešto sasvim drugo. Nisam se ni najmanje nadala glavnoj ulozi kraj renomiranih pjevačkih imena. Da sam dobila ulogu javila mi je profesorica Eva Kirchmayer Bilić dok sam bila na turneji s HRT-om, klapom Cambi, Đanijem Stipanićevim, odnosno projektom „Hrvatska priča“ autorice i voditeljice Leđi Oreb u Južnoafričkoj Republici. Taj debi mi je izuzetno važan jer je muzikal po prvi put u povijesti HNK Zagreb ušao u hram opere. Isto tako, bila mi je velika čast što me za tu ulogu odabrao američki dirigent Thomas Conlin, dobitnik „Grammy“, koji mi je dirigirao predstavama te svakodnevnim probama. Isto tako bio je „guš“ pjevati s mojim prijateljem i kolegom, a u glavnoj muškoj ulozi Đanijem Stipanićevim. Bili su tu i sada svjetski poznata, predivna i talentirana glumica Zrinka Cvitešić, ali i mnogi drugi sjajni pjevači, glumci... Sama izvedba, publika i kritike bile su uistinu sjajne.

Uslijedila je i Vaša intenzivna suradnja s nacionalnom televizijom koja je uključivala i nastupe širom svijeta. Što je na profesionalnom planu obilježilo taj period i koliko



je sve to skupa zahtijevalo odricanja u smislu privatnog života?

Već sam spomenula da su nastupi na televiziji bili vrlo rano, već početkom studija. Zapravo s njom sam i odstala, uz suradnje s divnim ljudima i velikim profesionalcima. Bile su tu emisije „Lijepom našom“, „Moderato cantabile“, „Večeri opatijskih serenada“, „Svirci moji“, „Živi zid“, „Radost muziciranja“, „Klub seniora“, „Dobro jutro Hrvatska“, „Zlatni studio“, „Tihe noći u Vukovaru“, „Dobar dan Hrvatska“, „Crno bijelo u boji“... Među vrlo važnim glazbenicima spomenut će prof. Vanju Lisaka, prof. Viktora Crnega, Maria Bogliunia, maestra Stjepana Mihaljinca, Mišu Doležala, Peru Gotovcu, Zlatku Dvoržaku, Draženu Žanku, ali redateljicu i urednicu dječjeg programa HRT-a Natašu Kalinić Ahačić, prof. Vladimira Seljana, i mnogim drugima. Što se tiče odricanja u smislu privatnog života, nisam ni tada, a ni sada ne smatram da sam gubila. To je tada bio moj život. Samo glazba, samo pjevanje. Zahvaljujući projektu „Hrvatska priča“ autorice Leđi Oreb, projektu HRT-a i Matice iseljenika obišla sam gotovo čitav svijet (Južna Amerika, Afrika, Australija, SAD, Malezija, zemlje Europe...).

Ono po čemu se razlikujete od većine pjevača opere, odnosno klasike, činjenica je da Vi vrlo rado pjevate i narodnu, zabavnu te duhovnu glazbu...

Opera, oratorij ili kantata imaju svoju snagu, veličinu isprepletenu snažnim likovima, pojačani orkestralnim zvukom, ali ponekad samo jedan stih uz guitaru ili nešto otpjevano bez ikakve instrumentalne pratnje, može vam zagrijati dušu. Dakle, volim svu dobру glazbu koja u meni zadrhti, koja me kao što znam reći „naježi“.

Isto tako, utisak je da nemate predrasuda, budući da pjevate božićne koncerte ili

koncerte duhovne glazbe u raznim vjerskim objektima, a može Vas se čuti i vidjeti i na proslavama „Dana mladosti“ u Kumrovcu...

Kroz svoje pjevačke angažmane pjevala sam za potrebe kao što su „dani grada“, „dani županija“, promocije knjiga (prva Vladi Gotovcu), sportska natjecanja u svome Selniku i Ludbregu do onih svečanih otvorenja na Trgu bana Jelačića povodom Hrvatskih svjetskih igara, pa otvorenje istih u Zadru pred crkvom Sv. Donata, obnova orgulja po Hrvatskom zagorju, za obnovu klupa u crkvama... Pjevala sam kao prva glazbena umjetnica na otkrivanju spomen ploče banu Josipu Jelačiću pred njegovom rodom kućom u Petrovaradinu. Također, godinama u Kninu na centralnim proslavama Dana domovinske zahvalnosti, kao i povodom tog dana u emisijama HRT-a. Potom u Vukovaru - sjećanja za žrtve Vukovara, također na centralnoj svečanosti, dobivši i priznanje za osobit doprinos Vukovarskoj bolnici dr. Vesne Bosanac. Velika čast pripala mi je kada sam pjevala na otvorenju „Memorijalnog centra Nikole Tesle“ u Smiljanu 2006. godine. Pjevala sam i na svečanom otvorenju Termoelektrane Plomin kao i bezbroj drugih svečanosti, humanitarnih koncerata, pjevanja za „Tigrove“, „Pume“, 204. Vukovarsku brigadu, preko 20 i nešto godina pjevanja na dodjelama nagrada Eko-školama. Pjevala sam, naravno, i u Kumrovcu. Isto tako, pjevala sam i pjevat ču uvijek gdje smatram da pjesma treba dati poštovanje i sjećanje. Sjećanja nam nitko ne može oduzeti te su ona za svakoga drugačija i smatram da nitko nema pravo suditi i nametati svoje stavove.

Još nešto po čemu ste specifični za glazbeni milje, jeste i podatak da imate završena 2 magisterija, što Vas svrstava među rijetke intelektualce na glazbenoj sceni. Donosi li visoko

obrazovanje u Vašem poslu kakve benefite?

Što se tiče mog obrazovanja, završila sam OŠ u Ludbregu, a Opću Gimnaziju paralelno sa Muzičkom školom u Varaždinu. Diplomirala sam na Muzičkoj akademiji u Zagrebu, nakon toga i magistrirala smjer opera te koncertno-oratorijski smjer. Na Učiteljskom fakultetu sam 2015. godine upisala pedagošku skupinu predmeta ta na Muzičkoj akademiji dodatno i glazbenu pedagogiju. Budući da sam majka sina Josipa koji pohada 5. razred, a samohrana sam majka, istovremeno izuzetno vezana za svoju majku, želim maksimalno biti posvećena obitelji, zato sam upisala i završila dodatno taj magisterij kako bih mogla raditi u školi. Iskreno, na Vaše pitanje nosi li visoko obrazovanje benefite, moram odgovoriti da u našem sustavu odgoja i obrazovanja, nažalost, ne donosi!

Poslije Vaše mame i Vi ste se na neki način posvetili



pedagoškom radu, kako u osnovnom obrazovanju, tako i u onom akademskom...

U obrazovanje sam bila uključena u vrijeme radnog odnosa u HNK Osijek jer sam bila vanjski suradnik - profesor pjevanja na Muzičkoj akademiji u Osijeku. Što se tiče mog pedagoškog rada, sada ovdje u „Centru svijeta“ radim s puno ljubavi kao što je to radila i moja mama Rozika. Pokušavam ići njenim putem. Prošle godine sam prvi puta bila sa dvije skupine učenika na dječjem festivalu u Zlataru, upravo tamo gdje sam i ja započela. Bili su vrlo uspješni, a moram reći i da je moj sin Josip nastupio solo uz pratnju učenica. Dakle, čini mi se da i moj sin ide mojim stopama. (Za sada).

Zahvaljujući glazbi proputovali ste gotovo čitav svijet. Možete li se prisjetiti nekih egzotičnih mesta na kojima ste pjevati?

Egzotičnih mjesta uistinu je bilo jako puno kao i doživljaja. Vrlo je teško

izdvojiti... Od Punta Arenasa u Čileu do operne kuće u Sydneyu, susret sa plemenima Zulu u Johanneseburgu, Malezija, pa anegdote iz svih krajeva svijeta („Ivan Grozni“ za vrijeme leta nad Atlantom itd.).

Kad smo već spomenuli putovanja, tu se nekako prirodno nadovezuje i osnovna tema našeg razgovora. Veza između Vas i željeznice je mnogostruka, a krenut ćemo od Vaše prve vožnje vlakom. Gdje i kada je to bilo i kako pamtite to iskustvo?

Prvo putovanje je bilo s bakom, mamom i bratom za Varaždin. Naravno da je bilo uzbudljivo jer sam tada bila malena.

Ta veza dodatno se pojačala za vrijeme Vašeg studiranja u Zagrebu. Za razliku od velike većine studenata iz provincije, niste stanovali u Zagrebu već ste svakodnevno putovali vlakom.

Koliko Vam je to oduzimalo vremena i je li Vam to u bilo kom smislu predstavljalo otegotnu okolnost na fakultetu?

Već sam na početku rekla da sam putovala svakodnevno, ali nisam spomenula da je na samom početku mojih putovanja moja profesorica pjevanja bila zgrožena njima, tim više što sam imala smještaj u studentskom domu na Laščini u Zagrebu. No, kako je znala reći da sam svojim „Bogom danim talentom“ sve uspijevala, a znala je da sam tvrdogлавa, polako se priviknula. Uvijek sam iskoristila vrijeme u vlaku za učenje uloga ili aria tako da sam zapravo dobro iskoristila to vrijeme, a isto tako susretala sam i upoznавала zanimljive ljudе.

To Vaše putovanje u toj mjeri je inspirativno djelovalo na našeg glazbenog velikana Arsen Dedića da Vam je čak i skladao pjesmu „Doma“, a na stihove Drage Britvića. Rijetka privilegija...

Arsen Dedić, taj velikan riječi i pjesme, istinski, nenadmašni umjetnik, čovjek „za sva vremena“, čuo me sasvim slučajno u „Lisinskom“ na jednom zajedničkom koncertu nas nekoliko pjevača i odmah rekao: „Mala, napisat će ti pjesmu“. Nisam vjerovala. Nakon nekoliko mjeseci susreli smo se u jednoj emisiji HRT-a „100% ja“, opet sasvim slučajno, gdje smo bili glazbeni gosti splitskoj glumici Kseniji Prohaski. Tada mi je rekao: „Sve znam o tebi mala seljančice!“ Ne znam od koga je saznao, ali zaista napisao mi je pjesmu „Doma“ za Krapinski festival.

Tekst je napisao veliki Drago Britvić i to je zapravo bila njihova zadnja suradnja. Upravo tom pjesmom, Arsen se nakon dugih 15 godina izbivanja „vratio“ na Krapinski festival. Nikada neću zaboraviti kad mi je u svom domu sa Gabi prvi puta odsvirao i otpjevao tu pjesmu. Isto tako, nikada neću zaboraviti kako me došao u Krapinu slušati, donijevši mi za sreću „Šibensku katedralu“. Kasnije me nekoliko puta pozvao kao svoju gošću sa istom pjesmom na svoje koncerte, a isto tako prije nekoliko godina, njegov me sin, sjajni Matija, a nakon što je osvojio 6 „Porina“ za album „Matija svira Arsen“,

također razveselio pozivom da zajedno izvedemo pjesmu „Doma“. O Arsenu je bilo ispričano bezbroj anegdota, ali nikada neće biti ispričane sve jer je on u svojoj umjetničkoj karijeri bio i ostao nenadmašan.

Vaša putovanja vlakovima nastavila su se i tijekom Vaše karijere, osobito za vrijeme angažmana u HNK u Osijeku...

Da, putovala sam Hrvatskim željeznicama kada sam bila solistica HNK Osijek, ali tada sam kupila prvi auto pa mi je putovanje željeznicom samo draga sjećanje.

Putovali ste i nekim od najmodernijih europskih i svjetskih željeznicama. Koje od njih su Vas se posebno dojmile? Za mene je uvijek najbolja (makar i pomalo zastarjela) naša Hrvatska željezница „Vlak je uvijek brži“... Točno, sudjelovala sam i u toj akciji i mislim da su takve akcije izuzetno korisne u obrazovnom djelovanju.

Osim što njome putujete, Vi o željezniči i pjevate; „Gda otide cug...“

Da, zaista postoji jedna lijepa pjesma za koju je tekst napisao direktor festivala u Pitomači, fenomenalni tekstopisac Rajko Stilinović, a glazbu moja majka Rozika koja nije i inače skladala i sklada bezbroj pjesama za Krapinski festival i Festival u Pitomači. Pjesma „Gda otide cug...“ govori kako djevojka svakodnevno očekuje „zvuk i dolazak cuga“ s nadom da će doći njen čovjek iz grada. Vrijeme prolazi u čekanju.

Suradivali ste i s HKUD-om „Željezničar“, a zanimljivo je da su i neki Vaši nastupi izravno vezani za željeznicu, poput proslava nekih važnih obljetnica...

Puno sam suradivala sa željeznicom. Pjevala sam na izložbama, promocijama knjiga, a kao što kažete i na važnim obljetnicama poput 145. godina prve željeznice u Zagrebu, 135. godina riječkih pruga, Danima željezničara. To je zahvala, a i danas zahvaljujem za pomoć koju sam imala u vidu besplatnih karata na relaciji Ludbreg - Zagreb.

Učestvovaliste i u humanitarnoj akciji u organizaciji Hrvatskih željeznic, točnije aukciji slika „Krug dobrote“. Kako je došlo do jedne takve saradnje?

Humanitarna akcija „Krug dobrote“ bila je nastavak suradnje koju sam imala sa ljudima koji su organizirali razna događanja. Bilo je doista krasnih ljudi koje sam upoznala.

Putujete li još uvijek vlakovima? Nažalost, sada ne putujem vlakom, ali mislim da bih ponekad trebala.

Aktivno ste učestvovali i u obilježavanju Međunarodnog dana svjesnosti o opasnostima na željezničkim prijelazima, odnosno u kampanji Hrvatskih željeznic „Vlak je uvijek brži“... Točno, sudjelovala sam i u toj akciji i mislim da su takve akcije izuzetno korisne u obrazovnom djelovanju.

Čime ste trenutno zaokupljeni, odnosno gdje Vas možemo čuti i vidjeti?

Moj zadnji nastup bio je za Dan oslobođenja grada Zagreba koji se slavi i kao Dan Europe te Dan antifašizma 8. svibnja 2023. godine u Koncertnoj dvorani „Vatroslava Lisinskog“ u Zagrebu. Slijedi nastup 12. 5. 2023. godine povodom 10. obljetnice osnutka Srednje škole u mom Ludbregu.

Poštovana gđo Othman, hvala Vam još jednom u ime naših čitatelja što ste odvojili dio svog vremena za nas i ovaj naš razgovor. Želim Vam puno uspjeha kako u daljnjoj karijeri, tako i u privatnom životu i naravno, da veza između Vas i željeznice i dalje traje!

Na kraju još jednom hvala Vama i želim zamoliti Hrvatske željeznice da ne zaborave na humanost i budu na pomoći, odnosno da pomognu i drugima kao što su meni... „jer vlakovi prolaze“ i u njima se uvijek može pronaći mesta za potrebitе učenike i studente.

TEŽAK ŽELJEZNIČKI PUT

RAZGOVARAO: Anto Iličić
FOTO: Anto Iličić

Kolega Dražen Salaj rođen je 1970. godine u selu Salajci. To naselje Salajci administrativno je u sastavu općine Gradec koja je u sastavu Zagrebačke županije. Radi preciznosti recimo i to da je naselje Salajci 40-ak kilometara sjeveroistočno od Zagreba. Kroz općinu teče rijeka Glogovnica. Ovaj kraj bogat je šumom. Naselje Salajci proteže se na površini od 2,53 km². Prema popisu stanovništva iz 2001. godine u Salajcima živi 88 stanovnika i to u 26 kućanstava. Nedaleko su od glavne ceste Bjelovar - Sveti Ivan Žabno - Gradec - Vrbovec. Također, općinom prolazi međunarodna pruga Dugo Selo-Križevci-Koprivnica-Mađarska. Dražen tamo i sad živi, mada je povremeno i u Zagrebu, u Kraljevcu, sa suprugom. Radi kao prometnik vlakova u kolodvoru Vrbovec već 13 godina.

Unatoč silnoj modernizaciji pruge, uz pomoć „poznatih“ stručnjaka iz direkcije kolodvorska zgrada kolodvora Vrbovec ostala je takva kakva je: stara i nefunkcionalna. U jednu skučenu prostoriju koju su nazvali prometni ured utrpali su moderan uređaj za reguliranje prometa tako da sve zajedno dočarava intelektualne domete kreatora koje sam već spomenuo. Za one koji se ne sjećaju kolodvor Vrbovec je među kolodvor između kolodvora Dugo Selo kolodvora Gradec. U organizaciji i obavljanju prometne službe sudjeluju prometnik vlakova i skretničar - kolodvorski radnik. Šef kolodvora ima sjedište u kolodvoru Križevci. Prometnik vlakova radi u turnusu 12/24/12/48.

Kao uvod u ovaj razgovor molim te ispričaj nam što te je dovelo na željeznicu?

Moj tata je željezničar, sada uživa u penziji. On je prošao sve poslove od Zagreb Glavnog Kolodvora do Križevaca gdje je na kraju radio kao skladištar pa imam tu obiteljsku poveznicu za željeznicom mada kao dijete nisam imao neku volju biti željezničar. Ako se dobro sjećam, tada su bile male plaće i nije me baš to privlačilo pa me život odveo na drugu stranu. Išao sam u školu za strojarskog tehničara, nakon toga u JNA pa onda u Domovinski rat '91 i '92 godine. Onda sam kod kuće pokrenuo neke privatne poslove koji nemaju nikakve veze sa školom i željeznicom. Imao sam inkubatore za valit piliće, tada je to bio jako dobar posao i fino se dalo zaraditi jer nije bilo puno ljudi koji su se sa time bavili. Imao sam pravi industrijski stroj u koji je išlo 1152 komada jaja i bio je potpuno automatski. Pošto je tata radio na željeznicu i ja sam bio zainteresiran samo za prometnika vlakova rekli su mi da se zaposlim na željeznicu i ujedno da idem u školu

za prometnika pa da se nakon škole mogu lakše zaposliti kao prometnik. Tako se to i dogodilo, 1995. sam krenuo u školu za manevristu, to je bio tečaj od 4 mjeseca i nakon toga sam se zaposlio na Zagreb GK. Kao manevrista sam radio 3 mjeseca i da budem iskren, to mi se nije sviđalo. U međuvremenu sam saznao da se pokreće škola za prometnike vlakova, g. Jurković je to vodio u Palmotićevu ulici u Zagrebu. U međuvremenu se otvorilo radno mjesto za tranzitera na ekspresnim pošiljkama pa sam prešao tamo dok na jesen nije počela škola za prometnika vlakova. Nastava je bila svaki dan pa sam išao paralelno na posao i u školu. Školu sam uspješno završio i na staziranje sam išao u kolodvor Dugo Selo gdje sam i počeo samostalno raditi. Nakon Dugog Sela ponovno se vraćam na Glavni kolodvor na radno mjesto žurnalistu. To je bila 1997. godina i slobodno mogu reći da je bilo puno posla, bilo je dinamično, bio si u centru, znaš sve što se dešava u kolodvoru, gdje su svi vlakovi, situaciju na rasputnicama, imao si cijeli zagrebački čvor u ruci

i bio si informiran o svemu. Vodili smo sve evidencije: ulaza i izlaza vlakova, kad je koji vlak dobio ulaz, kad je stigao, kad je dobio izlaz, kad je otišao, analize vlakova, prijelaze preko rasputnica... Tu sam radio kao žurnalist i išao sam na zamjene u kolodvor Vrbovec kad je bio prvi veliki remont, skoro šest mjeseci. Tada sam otkrio da mi se više sviđa prometnički posao po pruzi nego u Zagreb GK. Na pruzi si više samostalan i više odluka sam donosiš dok se u Zagrebu više ljudi vrti oko jednog posla. Kažu da je puno teže raditi na Zagreb GK ali tamo ti uvijek netko može pomoći, ako si zaboravio, ako se nešto promjenilo, ako nisi u toku, uvijek ti netko sugerira nešto sa strane. Ti, kad si sam u kolodvoru na pruzi, moraš sve znati, nema od nikoga pomoći. U Vrbovcu sam bio na zamjeni dok se nije oslobođilo mjesto na pruzi i ja tada prijeđem iz Zagreba u Mučnu Reku. Mogao sam čak i birati između Mučne Reke i Koprivnice ali pošto sam tada živio u Vrbovcu odlučio sam se za Mučnu Reku zbog blizine i lakšeg putovanja.



Što najviše pamtiš iz tih prvih vremena, da li ti je nešto posebno ostalo u sjećanju? Željeznica se jako promjenila od tih dana.

Željeznica sada je nešto sasvim drugo u odnosu na moj početak. Kad sam upao na željeznicu i počeo raditi, tada su većinom uz mene radili ljudi rođeni oko 1960-ih. To su dečki koji su sada za mirovinu. Mislim da su ti dečki jako dobro poznavali željeznicu, imali su drugačiji pristup poslu i bilo je više druželjubivosti i susretljivosti prema mlađim kolegama koji su tek došli, prisno su ti pomagali, bilo je puno više druženja, igrao se zajedno nogomet, bili su ekipa. Što se tiče posla, imao sam neku odgovornost, danas kada gledam ove mlade koji dolaze oni nemaju taj stav. Prije kad je netko nešto zadao, to si poštivao i trudio se napraviti što bolje a ne samo napraviti posao pa kako god ispadne. Ja i danas radim na takav način, iskorištavam kapacitete kolodvora koliko najviše mogu.

Ta željeznica koju spominješ ne postoji više, promijenila se. Kako se ti nosiš sa tim promjenama?

To je vidljivo po samom uređaju na kome radim. Nakon 30 godina promjene su ogromne, rad je sasvim drugačiji. Šema rada je ostala ista a s time se baš ne slažem. Mi u prometu ne pratimo tu promjenu, taj novi uređaj, drugačiji bi trebao biti princip rada. Mi smo još na sistemu iz 80-ih, a tehnika je jako napredovala. Mi moramo to pratiti jer ne možeš raditi bez toga. Kad sam počeo raditi kompjutorski terminal je bio u Zagrebu i u Koprivnici ali ostali kolodvori nisu pojma imali o tome.

Ja redovito prolazim ovuda vlakom kad putujem na posao i natrag i često te viđam, mogu reći da nisi jedan od onih mrguda, imam dojam da si uvijek dobre volje i zadovoljan. Jesam di dobro zapazio?

Kad sam došao na željeznicu stvarno sam ju zavolio i jako puno još uvijek razmišljam o njoj. Inače sam takav kad radim neki posao da ga napravim od početka do kraja i kako treba i od toga ne odustajem. Radim u svom kraju, ovdje nema skoro niti jedan putnik koga ja ne poznam, sa svima sam u dobrom odnosima pa ako si ponekad i umoran ujutro to i ne pokazuješ jer stvarno ima puno posla, imamo u noćnoj 25-30 teretnih vlakova, od toga 2/3 vlakova imaju u kolodvoru Vrbovec zadržavanje ili smjenu osoblja ili ne prima Koprivnica ili nema mjesta prema Zagrebu, svega ima. Ali nema jutra kad krenu putnici, da netko ne dode do mene, malo sjedne, popriča, neka šala obavezno, zbog puno zatvora pruge ljudi se informiraju tako da mene ti putnici uvijek odobrovolje.

Često znamo reći: da mi je samo 5 minuta vlasti, sve bi ja to sredio. Imaš li ti kada takvu misao, šta bi prvo promjenio?

Da budem iskren, ja sam se bio kandidirao u politici za načelnika općine Gradec jer sam imao volju ući u vlast i nešto mijenjati tako da kod mene nije samo tih pet minuta nego sam ja htio više vremena. Po mom razmišljanju željeznica je preslikala države, kakva je situacija u državi takva je i na željezniči. Da mi je pet minuta vlasti gledao bi da izvučem neka sredstva od Ministarstva prometa i naše Vlade da se radnicima poveća plaća i da ta plaća bude dostojna radnika i posla koji obavljaju. Rangirao bi radna mjesta i prema tome bi bila i primanja. Plaća se ne može zaraditi ako nema posla, treba imati dobre menadžere koji bi privukli posao, tražio bi ljudе koji su završili željezničku školu ali i menadžere, mislim da takvih ljudi fali ne samo na željeznički nego i općenito. Znači, preko povećanja posla doći do povećanja plaće za koje smatram da trenutno nisu zadovoljavajuće.

Dražene, da se vratimo temi koju smo započeli, ti si jedan od onih koji pamti jedinstvenu željeznicu, međutim željeznice se podijelila i otišla korak dalje i sad imamo kolege i kolege u drugim trgovackim društvima nastalim podjelom željeznice pa kakva je suradnja s njima gledano s tvoje perspektive?

Da se vratimo na onu jedinstvenu željeznicu, osjetivši i na svojoj koži da smo u ono vrijeme bolje funkcionali mi iz prometa prema vuči, zajednički nastupali prema putničkom i teretnom prijevozu i bili složniji, ili su možda oni bili složniji s nama. Strane operatori su ne možemo miješati. Poslije kad je došlo do razdiobe prometnik je izgubio na značaju i važnosti. Naime, do tad se sve prometnika pitalo i sve je odlučivao i u svim poslovima sudjelovao, od prodaje prijevoznih karata do zakopčavanja lokomotive na teretnom ili putničkom vlaku. On je o svemu vodio računa i sve je trebao znati. I važno je da su se svi bolje odnosili prema prometniku nego danas. Danas radnici prijevoznika imaju nastup da oni rade svoj posao i da s prometnikom nemaju ništa a nisu svjesni toga da o pokretanju vlaka ipak odlučuje prometnik kad se steknu uvijati za to. Mi danas imamo lošeg iskustva recimo s HŽPP pogotovo kod zatvora pruge i remonta. Ja znam da su došle neke nove generacije ali one ne razumiju odgovornost posla kojeg obavljaju.

Radiš u turnusu s izmjenom smjena tijekom dana i noći. Vjerljivo to osjećaš i na svom zdravlju. Lako je bilo kad je čovjek mlad a kako je sad kad se već nakupilo godina?

Trenutno zbog situacije rada u kolodvoru Vrbovec i povećanja obima posla unatrag nekoliko godina izgradnjom drugog kolosijeka do



Krijevac nije lako raditi. Posla je bilo sve više i više a propusna moć je smanjena, kolodvor je bio zatrpan križanjima vlakova po voznom redu. Smjena po danu je još dobra jer zbog zatvora pruge nema teretnih vlakova, ali noćna smjena je naporna i ako želite izdržati morate odmoriti i prije noćne smjene, a nakon noćne obvezno. Godine nose svoje a i obim posla je sve veći tako da što je dalje sve je teže.

Jeste li zadovoljni radnim uvjetima ovdje na poslu u prometnom uredu?

Što se tiče prometnog ureda o tome je bespredmetno govoriti. Kao što vidite to je prostorija tri puta četiri metara u koju je gotovo sve smješteno ili bolje rečeno nagurano. Što na to reći? Imamo sanitarni čvor, kuhinju i prostoriju s garderobnim ormarima za presvlačenje. Također osoblje koje održava i čisti daje si truda i to je u redu. Moglo bi biti bolje, jedino je problem skučenosti

prometnog ureda. Mi smo tu u ovom prostoru dvanaest sati, pogotovo kroz ljetni period, jer svi ti uređaji oko nas tokom rada zagrijavaju prostor pa iako imamo klimu i za nju trebamo naći majstora. Nitko nije vodio računa kako će to izgledati kada se svi ti uređaji instaliraju u taj mali prostor prometnog ureda. Veliki problem i sigurno opasan bio je za vrijeme pandemije korone kada su tu u prometni ured dolazili mehaničari, izvodaci radova, vozači TMD-ova...

Kakva je suradnja s nadređenima, recimo šefom kolodvora?

Suradnja s šefom kolodvora je korektna. Sadašnji šef i ja znamo se još s rada na Glavnem kolodvoru i nemamo problema. Zna svoj posao i to je u redu. Sve što znamo možemo predložiti, razgovoriti se oko bilo čega. Uvijek je dostupan i uvijek je spreman pomoći.

Iz ovog svega daje se

zaključiti da na posao dolaziš sa grčem u želcu odnosno da se bojiš posla!!

Ma ne ... jedino drugi treći dan po plaći idem s grčem na posao ().

Osvrнимo se malo na plaću. Što bi predložili, što bi popravili ? Bili popravili plaću samo sebi ili i drugima?

Svima bi trebalo popraviti plaću. Zato predlažem da se to osmisli preko rangiranja. I sad ima rangova ali ti rangovi su ostali još od devedesetih, kao i radna mjesta. Puno radnih mjesti više nema u HŽ Infrastrukturi kao ni pojedinih službi. Treba vidjeti koja radna mjesta su nam ostala. Imamo li manevriste ili nemamo, imamo li skretničare ili nemamo. Tako rangirati i kolodvore po obimu posla.

Znači to bi bio prvi korak da se popravi plaća ali koja bi za vas bila primjerena

plaća recimo za prometnika vlakova kolodvora Vrbovec?
Recimo plaća za veljaču je bila u iznosu od 1.000,00 € sa svim dodacima koji jesu.

Koliko bi trebao dobiti po tvome da bi bio koliko toliko zadovoljan?

1500,00 eura neto plaća bez ovih dodataka koje nam HŽ Infra daje, odnosno ovog neoporezivog dijela. Uz to da imamo naknadu za topli obrok kao i plaćen prijevoz. I to bi bilo to! I naravno, da plaća prati inflaciju u državi. Nama je plaća fiksno definirana, ali ako je inflacija veća onda neka nam isplate nekakav dodatak na plaću sve dok je inflacija takva. Naša plaća uvelike ovisi o standardima i kretanjima u državi. Ja se još sjećam svoje prve plaće od 1600,00 kuna. Za prve dvije plaće kupio sam si flaksericu „Johnsericu“. To znači da je tada bilo gore nego danas. Hrana tada nije bila toliko skupa, ali su bile skupe tehničke stvari; video rekorderi, TV uređaji, kosilice za travu... Danas za jednu plaću mogu kupiti 3 flakserice, ali se teže živi na drugi način; gorivo je otislo gore, isto tako hrana, struja, komunalije, odjeća...

Imaš li možda kakve planove za napredovanjem na poslu ili je to završena priča?

Kada sam završio školu za



prometnika, onda je preko udruge branitelja postojala mogućnost upisati se na fakultet. Naravno, sve to uz posao. Onda sam još razmišljao o tome, dok danas više nemam nikakvih ambicija. Imam 53 godine i treba mi još nekakvih 7 godina da steknem prvi uvjet za mirovinu. Što se tiče fakulteta, ja nisam pobornik toga da čovjek uz posao ide na fakultet. Iz nekakvih iskustava od ljudi koje znam da su na taj način završili fakultet, vidim da oni nemaju potrebna znanja. Čovjek koji nakon završene prometničke škole upiše fakultet, znači kada je još mlad, on uči nove sustave rada, nove tehnologije i kad takav čovjek izade s tog fakulteta s nekakvih 26 godina života i dođe na željeznicu, onda on pridonosi napretku te željeznice. Današnje vrijeme je takvo da tehnologija napreduje iz dana u dan i teško je to popratiti ako ono osnovno znanje o toj materiji nisi stekao na vrijeme.

Kako provodiš slobodno vrijeme?

Imam to imanje u Saljcima od 4 hektara zemlje koju obrađujem, imam voćnjak, dvorište koje treba redovno kositi, imam velike brajde; prošle godine sam nabroao 1700 kg grožđa. Sve to me uvelike smiruje. Eto, to bi bilo ono osnovno, a volim otići i na nogometne utakmice. Kada žališ li za nečim što si u životu

propustio napraviti?
Mislim da nema čovjeka koji za nečim ne žali ili da nije napravio neki krivi korak. Ja imam više tih životnih pogrešaka, ali o tome možda nekom drugom prilikom...

Što bi poručio kolegicama i kolegama koji će nastaviti raditi na željezniči i nakon što ti odeš u mirovinu?

Kako ja još uvijek ne mogu prihvatići činjenicu da imam 53 godine, odnosno kako mi još uvijek „pola“ glave razmišlja kao da imam tek 20 godina, tako ja smatram da na željezniči ima perspektive. Počeli smo malim koracima i idemo naprijed. Kako su 90-ih godina građene ceste i spajani svi dijelovi naše države, tako je sada počela izgradnja novih pruga i remonti onih postojećih. Vidim da je u planu nastavak modernizacije, imamo bolje i brže vlakove, tako da mislim da perspektive ima. Kad čovjek dođe na tu željeznicu, mislim da ne bi trebao odustati od nje jer će s vremenom biti samo bolje. Željezница je kao vojska jer kad tek dođeš u nju onda si nitko i ništa, ali onda svojim radom i pristupom stičeš ime i status. Nije stvar samo napredovati hijerarhijski, već i steći povjerenje svojih kolega i nadređenih osoba. Poručio bih svim kolegicama i kolegama da ustraju i da ne odustaju.





ANĐEJKO MARIĆ
inženjer za mjerjenja SS

UVIJEK MOŽE BOLJE

RAZGOVARAO: Anto Iličić

FOTO: Anto Iličić

Andelko Marić rodio se u Zagrebu 4. travnja 1961. godine. Tu je završio osnovno srednjoškolsko obrazovanje. U ŽOC-u je završio i V. stupanj. Zaposlen je i radi na dionici Zagreb GK na radnom mjestu inženjer za mjerjenje SS. Ima obitelj, ženu i sina s kojima živi u Travnom. Pred vratima mu je sinova svadba. Inače su željeznička obitelj: otac mu je bio strojovoda i brat, a sin radi na elektrotehničkom mernom vlaku.

Očigledno te je ta tradicija i dovela na željeznicu?

Naravno, po tatinu preporuci sam tu gdje jesam. Rekao mi je policajac, vojnik, strojovoda i prometnik - to nemoj biti, a ostalo što god želiš. Tako sam ja izabrao SS.

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

Danas radim više, a plaćen sam manje nego u ta početna vremena. Danas su uređaji sve stariji, 50 i više godina, a nas koji ih održavamo je osjetno manje. Međutim, uređaji se moraju održavati. Svakome je jasno da nije isto održavati nove i stare uređaje.

U vremenima kad smo radili u istom kolodvoru pamtim te kao veselog i nasmijanog kolegu. I danas čim sam te ugledao spazio sam isto to - osmjeh i To govori da Vas sadašnji posao čini sretnom?

Istina, jer ja volim svoj posao. Inače sam takav, ne plaćem, ne kukam jer isto će biti. A okolina kad te vidi slomljennog ili tužnog samo se naslađuje... Dok sam zdrav, dok mogu raditi meni je super. Na poslu volim kad ima više aktivnosti. Evo, sad je remont u Resniku, pruga će biti riješena i meni je to ok.

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?

Svi znamo kakvo je stanje na

željeznicu. Godine neulaganja učinile su svoje. Sigurno da imam takvu vlast da bi učinio nešto za željeznicu. Kako je ova tehnika koju imamo prastara i s njom je teško bolje raditi. Nama koji ju održavamo trebaju instrumenti, alati da svoj posao možemo obavljati onako kako se od nas očekuje.

Međutim, da imam pet minuta vlasti najprije bi željezničarima digao plaću.

Cinjenica da ste bez dovoljno alata vodi nas do pitanja kako uopće uspijivate održavati tu staru tehniku? Imam dojam da SS mehaničar u takvim uvjetima treba biti čudotvorac.

Gotovo da si u pravu. Trebaš znati da sam dugo tu. U početku je to bilo stvarno teško. Malo konkretnog znanja, ali s godinama sam puno toga naučio. Danas se mi između sebe dogovaramo, konzultiramo, krpamo s dijelovima i tako uspijevamo. Ističem da i s drugim dionicama imamo dobre odnose, mi njima šaljemo pomoći, oni nama... Tak ose nekako funkcioniра, nema nam druge.

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?

Da se mene pitalo ne bi ni bilo podjele željeznice. Mi smo jedan lanac, jedan tehnološki proces imamo i tako obavljamo poslove oslanjajući se jedni na druge. Kod nas nema

nekih velikih podjela. Moramo raditi, promet mora funkcionirati. Mi se u poslu najviše oslanjamo na prometnike vlakova, s njima dobro surađujemo. Tu je, onda ZOP, KM, TK. Radiš normalno, postaviš se normalno i onda će ti ljudi pomoći, a i mi ćemo pomoći da sve funkcioniira. Od vanjskih suradnji ističem onu s POSIT-om. I ta suradnja je vrlo dobra.

Rekao si mi da radiš u turnusu ...

Fala Bogu ne... (smijeh). Rad u turnusu je izuzetno naporan i stresan. To znam jer sam u turnusu radio 35 godina. Nama u SS struci problem rada u turnusu je velika količina uređaja koje moraš poznavati kako bi ih mogao popravljati i održavati. Moraš znati sve od bravarije i žicovoda, preko relejne tehnike do elektronike na Zagreb GK. U posebne poteškoće ubrajam i korištenje službenog auta za dolazak na mesta kvara. Za one koji ne znaju nije to uzeti auto i odvesti se iz Zagreba u Novsku.

Da pojasmim, jedna od najopasnijih radnji na željeznicu je sastajanje u nivo s cestovnim prometom. Tek nakon toga ide sam željeznički promet preko skretnice i pored signala.

Jeste li zadovoljna sadašnjim radnim uvjetima?

Uvijek može bolje. Neka poboljšanja se događaju, sporo, ali dolaze. Evo, konačno u relejnoj imamo klimu, ne za nas, nego za uređaje.

Ono područje na kojem vidim priliku poboljšanja je torba s alatom. Neprihvatljivo je da je torba s alatom teška 10 i više kilograma. Nju treba

nositi po pruzi, po nepristupačnom terenu. Mi kad izuđeno na teren, na prugu mi ne idemo s kombinirkama i šrafcigerom, nosimo kompletну torbu jer ne znamo što nas čeka. To nas tjera da sami kupujemo nekakve torbe po trgovачkim centrima... Ovo se može lako popraviti, nisu to nekakve uznemirujuće stavke za firmu. Jednako je i s nabavkom novih instrumenata. I na tom području krpamo sa starima, a postoji više generacija novih instrumenata s kojima bi i mi bili efikasniji, lakše otklanjali kvarove. Tako mi imamo jedan fazimetar kojim mjerimo fazni kut izolacije koji je u očajnom stanju. Evo od jutra se borim kako bi izmjerio jednu stanicu...

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

Ja sam takav čovjek koji se ne nervira, ali kad znam unaprijed šta me čeka,

na primjer godišnje mjerjenje, e onda se nerviram i puno razmišljam kako će ja to napraviti bez ljudi, jer nema dovoljno ljudi za redovito izvršenje tog posla.

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

Plaća nam je stvarno mala, ispod svakog nivoa. Sramota je reći kolika je. Sa 43 godine radnog staža, sa ovim i onim ... puno smo očekivali od ovih kolektivnih pregovora, a nije se dogodilo ništa. Ja sam dobio plaću manju za 100 kuna od one po starom KU. Nakon dvadeset godina ja imam plaću istu. Naše plaće su izuzetno loše. Ne vidim gdje su naše akcije ako vidiš kako se sad svi bune, malo se zatrese i dobiju nešto, nas nema nigdje. Gdje je željeznicu? Znači kod nas je sve u redu a znamo da nije. Mi smo izvršna služba samo kad nas treba ganjat a kad nas treba platit onda ne.

Što bi bilo po tebi pravedno da ima SS mehaničar ili ti kao inženjer za mjerjenja kao realno dragocjen radnik u održavanju SS uređaja i ispravnog funkcioniranja?

Ja bih osobno krenuo od toga da se prometnik i tehničar specijalista izjednače plaćom, koliko god se nekome to svidalo ili ne, sve ostalo gore je nadogradnja ali kad se odavde krene, iz istog nivoa onda će se ono gore riješiti, a sad kolika će to biti jer mora biti barem u startu sad pedeset posto veća a ne deset i ovo i ono. Mi smo skroz na nuli.

Ali recimo i prometnici nisu zadovoljni, svi gledamo da bi trebalo više.

Znači u startu svima više i onda od tog starta, recimo sad ako je jedna jedinica nečega deset onda svima petnaest e sad od tuda ide, a sad je recimo primjer govorim prometnik ima deset a tehničar ima osam u odnosu na promet. Da se oni izjednače na bilo kojoj razini, normalno ta razina mora

biti veća jer ovo sad je loše i onda ćemo gore nadograđivati.

Kod prometnika postoje tri različite cijene sata rada, znači u rangovima nije isto raditi u Zagrebu, Klari, Sesvetama, Križevcima, Zvečaju i tako, kako bi taj dio usporedio.

Ja bih isto tako taj dio rangirao.

Misliš da je rangiranje vašeg dijela složenosti i ostalog identično kao i prometnicima.

Više-manje nije to bez veze napravljeno. Sigurno da tu ima elemenata jedan je broj vlakova a drugo je vrsta uređaja. Sad su u Zaboku dobili deset novih uređaja za osiguranje ŽCP-a i nije to isto kao jučer dok nije imao ništa. Treba sve to gledat. Zagreb je čvor, neka se nitko ne ljuti ali tu ima najviše vlakova, uvijek si ti na oku.

Je li teško doći do radnika ili naprsto sistem ne uvažava da treba ljudi.

Samo je plaća pitanje, da je bolja plaća ljudi bi bilo jer ljudi i kada dođu nakon mjesec dva odu, pogotovo kad krenu sa pripravnim pa onda prva četiri mjeseca dobivaju plaću 80%, dobije 3800 kn i kaj će on s tim, i onda mu kaže kad to prođe dobit će 4400 pa on veli odoh ja, hvala lijepo. I tako ostanemo mi i naša djeca što ih mi nagovaramo da će biti bolje i kako je meni moj tata rekao na željeznicu nikad ne curi ali uvijek kapa. Ali mladi to ne priznaju i to njih ne zanima, život traži više, sve je skupo.

Imate li kakav hobi?

Imam, nogomet. Ja i dan danas igram, imamo ekipu i malo se družimo petkom, ja to sad zovem loptanje, ali volim osjetiti loptu, puknut je, malo se produžit s ljudima i tako. Ja sam cijeli život u nogometu, igrao sam dosta dobro, onda sam se ozlijedio, pa sam bio izbornik kod nas u firmi dvadeset godina. Uzeli smo puno trofeja prvih mesta i to je bilo predobro, nogomet mi je u krvi.

Kada se osvrnete na život oko

sebe, imali nekakvih snova koje nisi ispunio i koje želiš da se dogode.

Meni je osobno najbitniji mir u duši, da imam dobar i stabilan brak, sreća, zdravlje i zadovoljstvo moje obitelji su mi najvažniji. A nije da ne bih volio imati i vikendicu i bolji auto ali opet ja i sa svojim autom odem i na more i od jedne točke na drugu, ovisi šta tko želi. Bilo je stvari u životu koje bi se moglo i bolje napraviti a neke su ti bile nametnute, to je tako. A kaj sad da pričam o švicarcu kad smo kupovali stan pa i ona kaže hoćeš švicarski franak ili ćeš euro, kaj ja znam, ajd daj franak. I tako ode. Bilo je pre strašno, mi smo bili na teškim iskušenjima, ali smo to supruga i ja zajedno sve pregrmili i danas smo to sve otplatili i ja sam zadovoljan pa kak je bilo bilo je.

Imali nešto što bi za kraj poručio kolegama?

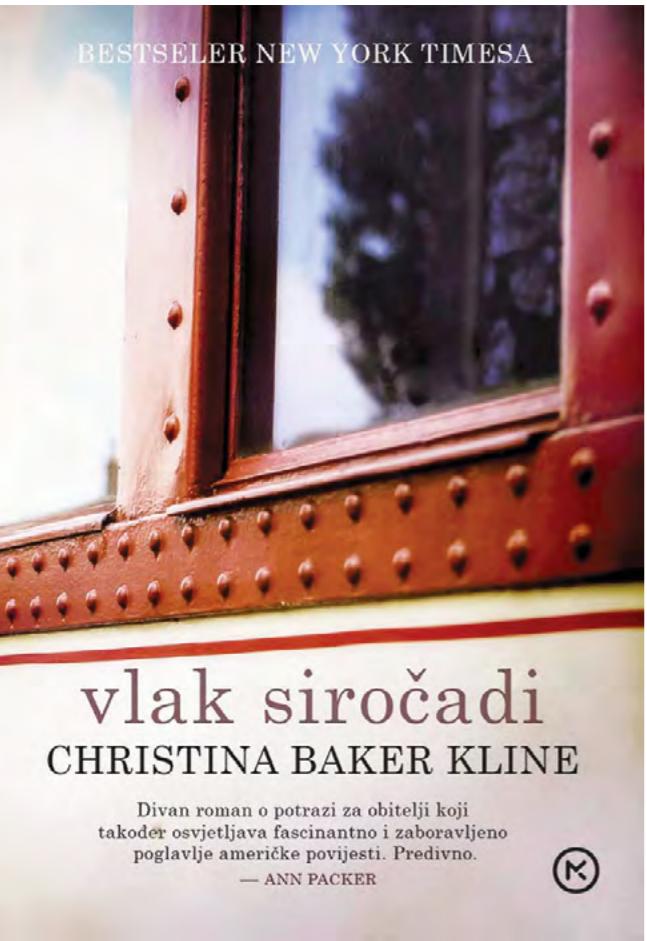
Od početka smo govorili o razdvojenoj željeznicu i to. Znači sadašnji sindikati prometnika, strojvodova, infrastrukture, željezničara moraju biti zajedno i djelovati zajedno za korist svih nas. A ne mi dodemo na sportske igre i tamo su gosti iz sindikata, Slovenije, Bosne, Srbije, Makedonije a nema sindikata prometnika ni sindikata strojvodova a mi sam moramo sa njima surađivati, ovi nek budu nemam ja ništa protiv ali na takvim igrama i takvima događanjima se rješavaju i čuju stvari a tu nikog nema. Bit će bolje, trenutno po hrvatskoj ima dosta gradilišta, radi se pruga na sve strane, ali nama nikako ne valja. Ako se radi pruga vlakovi stoje ne valja, ako se ne radi pruga opet ne valja je r zašto se ne radi, ali koliko god nam je vlada ovakva ili onakva Butković dobro kaže za deset godina će to biti napravljeno, treba proći to vrijeme ali bit će bolje.



BROJ 134 svibanj - lipanj 2023.

BROJ 134 svibanj - lipanj 2023.

ŽELJEZNIČKA ČITAONICA



BESTSELLER NEW YORK TIMESA
vlak siročadi
CHRISTINA BAKER KLINE

Divan roman o potrazi za obitelji koji također osvjetljava fascinantno i zaboravljeno poglavje američke povijesti. Predivno.
— ANN PACKER

U našoj „ŽELJEZNIČKOJ ČITAONICI“ u prilici smo predstaviti Vam još jedno remek djelo moderne svjetske književnosti. Riječ je o romanu „Vlak siročadi“ američke književnice Christina Baker Kline. Odmah po njegovu objavljivanju 2013. godine roman je „pokorio“ kako američku, tako i cijelokupnu svjetsku književnu scenu i u svega nekoliko mjeseci postao međunarodni bestseller. Razlog zbog kojeg smo ovo djelo uvrstili u našu „ČITAONICU“ krije se u samom naslovu, odnosno kompletan njegov sadržaj temelji se na jednom malo poznatom dijelu američke povijesti, točnije tadašnjem društvenom eksperimentu nazvanom „Pokret vlakova siročadi“. Riječ je o kontroverznom (da ne kažemo suludom) programu američke socijalne skrbi provodenom od 1854. do 1929. godine, a u sklopu kojeg su siročad i napuštena djeca iz prenapučenih američkih gradova na Istočnoj obali vlakovima prevozeni u udomiteljske

obitelji, uglavnom u ruralnim dijelovima Srednjeg zapada. Prema još uvjek nepotpunim podacima, u tih nešto više od pola stoljeća prevezeno je oko 200 000 djece. Na samom početku ovog programa, vlakovi koji su vozili djecu diljem zemlje bili su malo bolji od vagona za stoku i imali su samo i m p r o v i z i r a n e kupaonice. Uvjeti u vagonima poboljšali su se u k a s n i j i m godinama kako je više novca postalo dostupno, a u z a v r s n i m godinama djeca su

se vozila u spavačim kolima. U svakom trenutku bilo je između 30 i 40 djece, od dojenčadi do tinejdžera, koja su putovala s dvoje ili troje odraslih pratitelja. Djeca često nisu imala pojma kamo idu, već im je samo rečeno da će se provozati vlakom. Vlakovi bi stajali od grada do grada, a djeca bi se prezentirala najbolje što su mogla potencijalnim novim obiteljima koje su djecu koja bi im se svidjela mogle uzeti bez ikakve naknade. Mnoga od te djece bila su tretirana kao besplatna radna snaga, te iskorištavana i zlostavlјana na najgore moguće načine. Ovaj roman priča je o nekim od tih nesretnika i svojevrsna posveta svoj djeci lišenoj ljubavi i brige vlastitih roditelja. Okosnicu priče čine sudsbine dviju žena; jedne na početku, a druge na kraju svog života. Molly Ayer je 17-ogodišnjakinja, djevojka koja je u najranijoj dobi ostala bez roditeljske skrbi (otac poginuo u automobilskoj nesreći, majka ovisnica

o opijatima) tako da je već dio svog djetinjstva provela po udomiteljskim obiteljima. Osim što je u tom najranijijem dobu ostala siroča, ono što ju je još više dijelilo od ostale djece bilo je njeni Indijansko porijeklo (opće je poznat odnos američkog društva prema narodu kojem su oteli zemlju). Potpuno svjesna svog položaja i ne baš blistave budućnosti koju joj je sustav namijenio, Molly na svaki način nastoji naglasiti svoju različitost i onu buntovnu stranu svoje osobnosti. Pored toga što oko sebe gradi svojevrsnu zonu vlastite sigurnosti na način da se s nikim previše ne zblizava, tu je i osebujan izgled koji uključuje mnogobrojne piercinge po ušima kao i onaj u nosu, te stalno bojanje kose i nanošenje šminke u izrazito tamnim tonovima. Uz takav izgled nekako se logički nameće i delikventno ponašanje. Upravo zbog jednog takvog ispada, odnosno pokušaja krađe, prijeti joj upućivanje u popravni dom. Da bi to izbjegla, Molly na nagovor svog dečka Jacka pristaje odraditi 50 sati društveno-korisnog rada na način da pomogne očistiti tavan kod stare imućne udovice kod koje radi Jackova majka. Već pri prvom susretu s Vivian koja je od nje starija ravno 74 godine, Molly osjeti bliskost koju u tom trenutku nije mogla objasniti. Kada su počeli raščišćavati tavan, shvati kako udovica ništa od stvari koje su tamo godinama stajale u kutijama ne želi baciti, već se pomoću njih još jednom želi prisjetiti vlastite prošlosti. Vivian je prije nekakvih 8 desetljeća sa svojom obitelji došla iz Irske u potrazi za boljim životom. Tada se zvala Niamh, dok je ime Vivian dobila kasnije, u jednoj od udomiteljskih obitelji kod koje je bila smještena. Nedugo nakon njihova dolaska u New York i smještaja u iznajmljeni stan, desio se požar u kojem je ostala bez roditelja, dvojice braće, te sestre Maisie koja je tada bila stara tek 18 mjeseci. Odlukom američkog sustava socijalne skrbi te angažiranjem nekoliko dobrotvornih institucija,

Niamh se našla u vlaku kojim su djeca poput nje slana u ruralne krajeve. Cilj je bio pronaći im dom i obitelj koja bi im pružila osnovnu skrb i obrazovanje. U ovom dijelu romana autorica je na gotovo savršen način opisala svoje bezaude i bespomoćnost djece koja su išla u nešto nepoznato, sve njihove strahove i strepnje kako od mogućnosti da ih udomi obitelj koja će ih iskorištavati i zlostavlјati, tako još više od mogućnosti da ih nitko ne izabere. Te njihove strahove dodatno su potpirivali predstavnici tzv. dobrotvornih društava koji su putovali s njima, u stvari razni hohšapleri i pozeri koji su iskorištavali nevolju ove djece kako bi se priskrbili bolji status i poštovanje u društvu koje je u to vrijeme, a kao dio vlastitog „kulturnog“ naslijeda, baštinilo pljačku, robovlasništvo, segregaciju, te sve moguće vrste nesnošljivosti i diskriminacije. Niamh se u vlaku upoznaje s Dutchyem, dječakom nešto starijem od nje prema kojem vrlo brzo osjeti izvjesnu simpatiju. On joj obeća da će što god se desi, jednom naći načina da dođe do nje. Nakon što je vlak stigao u Minneapolis, djecu odvode u jednu veliku prostoriju gdje ih poput stoke na nekom poljoprivrednom sajmu poredaju po visini kako bi potencijalnim udomiteljima omogućili da ih što bolje osmotre. Dutchyea izabire jedan primitivni seljak kojem je trebala besplatna radna snaga za teške fizičke poslove na njegovoj farmi. Djeca koja nisu izabrana, među kojima je bila i Niamh, nastavljaju putovanje do Albansa gdje se procedura ponavlja. Ovdje se pojavljuje bračni par Byrne kojima jednako kao i onom seljaku koji je izabrao Dutchyea, treba besplatna radna snaga, s tom razlikom što njima treba netko vješt s iglom, budući su vlasnici krojačke radnje. Njihov odabir pada na Niamh i tu započinje njezin novi život koji je podrazumijevao prehranu tek nešto bolju nego je to 10-ak godina kasnije bila ona u nacističkim koncentracijskim logorima, spavanje na drvenoj paleti u predvorju kuće, te korištenje vanjskog WC-a koji nije bio ništa drugo već stara dotrajala šupa. Nakon velikog burzvnog sloma posao Byrnih propada i oni vraćaju Niamh dobrotnom društvu, odnosno njihovom predstavniku u Albansu. Ovaj ugledni građanin, jednako „osjećajan“ kao i ostali „dobrotvori“, dodjeljuje ju obitelji Grote, „bolesnicima“ nastanjenima u nekakvoj drvenoj kolibi negdje „Bogu iza nogu“. Ovdje od strane „glave“ obitelji proživljava i svoje prvo seksualno zlostavlјanje, nakon kojeg ju gospoda Grote izbacuje iz kuće. Zauzimanjem lokalne učiteljice, Niamh udomljuje bračni par Nielsen, imućni vlasnici trgovine kojima je kći jedinica u dobi od 6 godina tragično preminula. Nekoliko godina kasnije oni i službeno posvajaju Niamh, odnosno sada već Vivian (po preminuloj djevojčici). Prilikom jednog večernjeg izlaska u susjedni grad, Vivian susreće Dutchea. Nekadašnja simpatija vrlo brzo razvije se u ljubav, onu pravu i sudbonosnu. U njemu vidi jedinu vezu sa svojim nekadašnjim životom, a vjenčanje je bilo tek logični slijed njihova odnosa. No, sreća nije potrajala dugo. Nakon napada japanske avijacije na Pearl Harbor i ulaska Amerike u Drugi svjetski rat, Dutchea biva mobiliziran i kao pripadnik mornarice pogiba na jednom od zadatka. Vivian koja je prije njegova odlaska u rat ostala trudna, nedugo nakon njegove smrti rađa djevojčicu koju odmah po rođenju daje na posvajanje. Godinu dana kasnije zblizava se s Dutchevim najboljim prijateljem za kojeg se kasnije i udala, te provela ostatak života, točnije sve do njegove smrti prije 8 godina. Zaintrigirana ovom pričom, Molly se putem interneta daje u potragu za podacima o Vivianinoj obitelji. Vođena vlastitom intuicijom, otkriva da mala Maisie nije stradala u požaru, već su je posvojili njihovi susjadi iz zgrade u kojoj se požar dogodio. Isto tako, otkriva i kako je umrla prije 6 mjeseci u dobi od 83 godine. Nakon što ovo svoje otkriće obznanii Vivian, ona se prisjeti jedne druge Maisie, odnosno kćeri koju je dala posvojiti i kojoj je nadjenula ime po svojoj izgubljenoj sestri. Tu počinje potraga za jedinim živim dijelom njene prošlosti koji joj je još ostao... Christina

HOLOGRAMI TWO

u skretanje by nenad katanich

FOTO: Nebojša Gojković



**A ŠTO MOŽEMO
AKO TAKO
SHVAĆA ŽIVOT
OKO SEBE I
ZALJUBLJEN
JE U POSAO
KOJI RADI.
PA NE MOŽE
PLJUVATI PO
RUCI KOJA GA
HRANI, KAO
ŠTO BI NEKI OD
VAS HTJELI.**

Naviše mi je bilo čudno što ništa ne mogu opipati. Stolovi, dnevnići, telefoni.. sve je nestvarno. Čak ne osjetim niti miris kave koju mi je Nikola ponudio. Ne osjetim ni stolicu na koju sam se stropoštao. Bio sam potpuno zbumen i potpuno otvorenih usta. u općoj kakofoniji više nisam mogao razaznati tko govorи.

„Što si nas uopće stvorio? Da se patimo, da budemo plod tvoje uvrnute mašte!? Misliš da si zabavan? Više otužan. Uopće nikom nije jasno što kroz na želiš reći i postići. Da li samo da popunjavaš kolumnе?“

Otresao sam glavom i malo sabrao. Pokušao sam im odgovoriti najbolje što sam mogao, vrteći se u krug na stolici u prometnom uredu nastojeći uhvatiti sve njihove poglede: „Ljudi, pa ja sam samo htio da se čitaoci vesele. Da svatko vidi sebe i druge na željeznici kroz vas -likove iz moje mašte! Ja nisam pisac, umjetnik ja tragam za ljepotom u željeznici...“

Tada su se svi likovi počeli grohotom smijati i upirati prstom u mene. neki su se i valjali po podu od smijeha. Osim Wlatera, unučice i Druga Buzdovana. Walter je samo zaplakao, a Drug Buzdovan se zamislio i povukao veliki dim iz „kubanke“. Unučica je dotrčala bacila mi se u krilo, čvrsto me zagrlila oko struka. Zanimljivo, osjetio sam njen zagrljaj. Povikala je neobično jakim glasom za tako malenu djevojčicu: „Šutite! on se bar

‘tjudi’! A što vi ‘jadite’!? Umjesto da ste mu zahvalni što postojimo vi ga napadate. Pa sam kaže da nije umjetnik, pisac. Tako onda niti mi ne ‘mojemo’ ispasti bolji nego što jesmo. Živi smo dok ima ‘zejeznice’ i inspiracije. Kakav je - takav je i ja ga ‘vojim’ !“ - te me još čvrše zagrlila. Primjetih da još uvijek ne zna reći č,č,lj,ž... „Ali ipak bi trebao malo žešće dotaknuti se problema, a ne samo glumiti umjetnika kojeg nitko ne razumije!“ - bijesno će neki u glas. „Ja da sam mu šef, odr'a bih ga.“ - mirno će kroz dim Drug Buzdovan. „Da to, svakako!“ - odmah se spremno složi Ivez. „je, tako smo mi kmeti - navek nam niš' ne valja i bumo ga tužili pa makar to bil i naš japa!“ - odjednom iz mračnog ugla poviše skretničar Bartol. „Ljudi, ljudi, pustimo čovjeka na miru.“ - odjednom će čika Walter, brišući suze i nježno ali snažno stišćući mi koščatom šakom rame. Zanimljivo osjetio sam stisak njegove vlažne ruke kojom je brisao suze. „Pustimo čovjeka da se odmori, i njemu nije nimalo lako. Rastrzan je između nas i njih, a u duši je perfekcionist i emotivac - najgora kombinacija. Dajmo mu prostora da živi, pa će i nama biti bolje. Vidjeti će te, biti će opet onaj stari, nek' nam samo

poživi! A što možemo ako tako shvaća život oko sebe i zaljubljen je u posao koji radi. Pa ne može pljavati po ruci koja ga hrani, kao što bi neki od vas htjeli. Teško je povjerovati , ali on je

samo zaljubljen u ono što radi i želi najbolje. Ljudi, pomozimo mu u tome, inspirirajmo ga, nemojmo ga ubijati. Pa sjetit se da je Agatha Christie na kraju zamrzila Hercule Pirota da na kraju umire. Ne želimo da se to valjda i nama desi?!“ - raširenih čeluča Walter.

„Ljudi, dajem sve od sebe, zaista vjerujte mi!“ - ja ću rastreseno, opet se osvrćući u krug, nastojeći svakoga pogledati u oči, dok mi na ramenu stoji Walterova ruka, a unučica me čvrsto grli oko pasa - „Ali još uvijek tragam za ljepotom i još je nisam našao. Želim da nas razumiju i oni ljudi koji nikada nisu niti vidjeli željeznice i željezničara, a ne da nas smatraju „uhljebima“. Možda se uzalud borim preko vas za dostojanstvo i priznanje ljudi i struke, ali ne mogu drugačije. Molim vas, razumite me - od one časti i počasti željezničke struke od kada sam bio mali nije ostalo skor ništa - kroz vas to želim reći ..“ - pokušavam udobrovoljiti holograme otvorenim ulizivanjem. Ipak , ne pomaže, opet počinje kakofonija. Zamolim unučicu i Waltera da pust da dosegnem šalicu kave na stolu. U tom trenutku skočim, napijam „fidovku“ na zidu i isključim je. Sve nestade, ostade potpuni mrak.



FOTO-Nebojša Gojković